I

Su

Men

Meu

Mem

Titu

Réci

RAPPORT

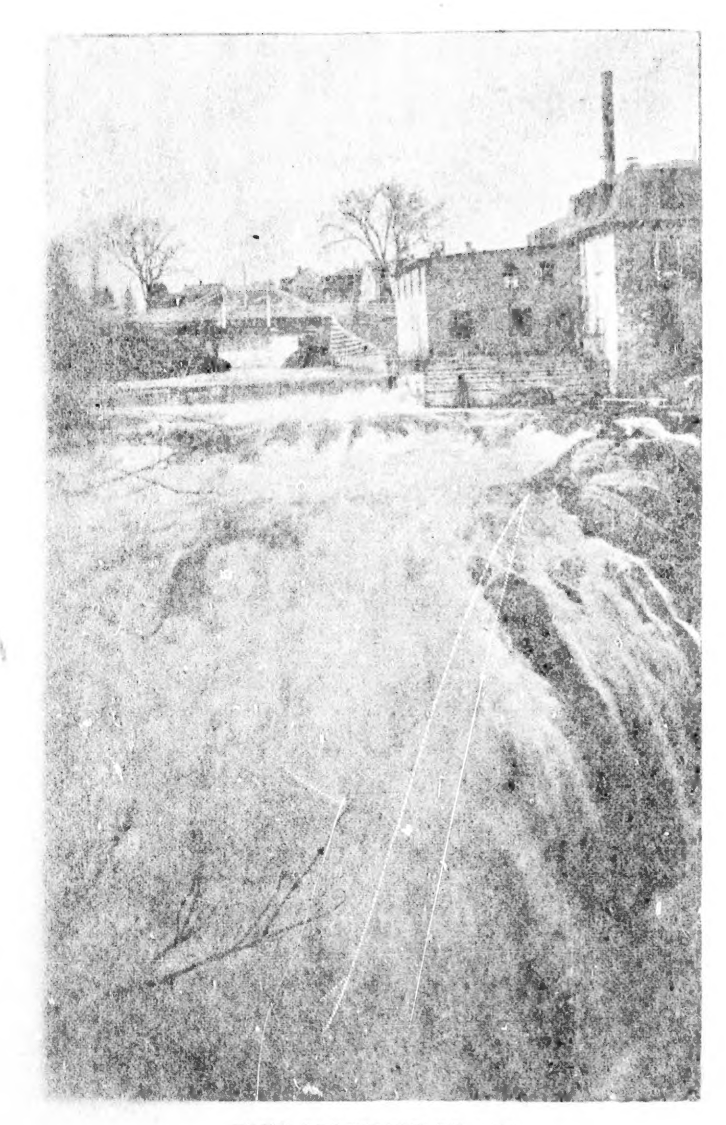
DE

L'Ex-Ingénieur de la Cité, des travaux faits sous le Maire, Hon. S. N. Parent et le Conseil-de-Ville actuels et sous leurs prédécesseurs durant le dernier tiers de Siècle : 1866 à 1899.

Suggestions de certaines constructions à faire, propres à rendre la ville attrayante et prospère.

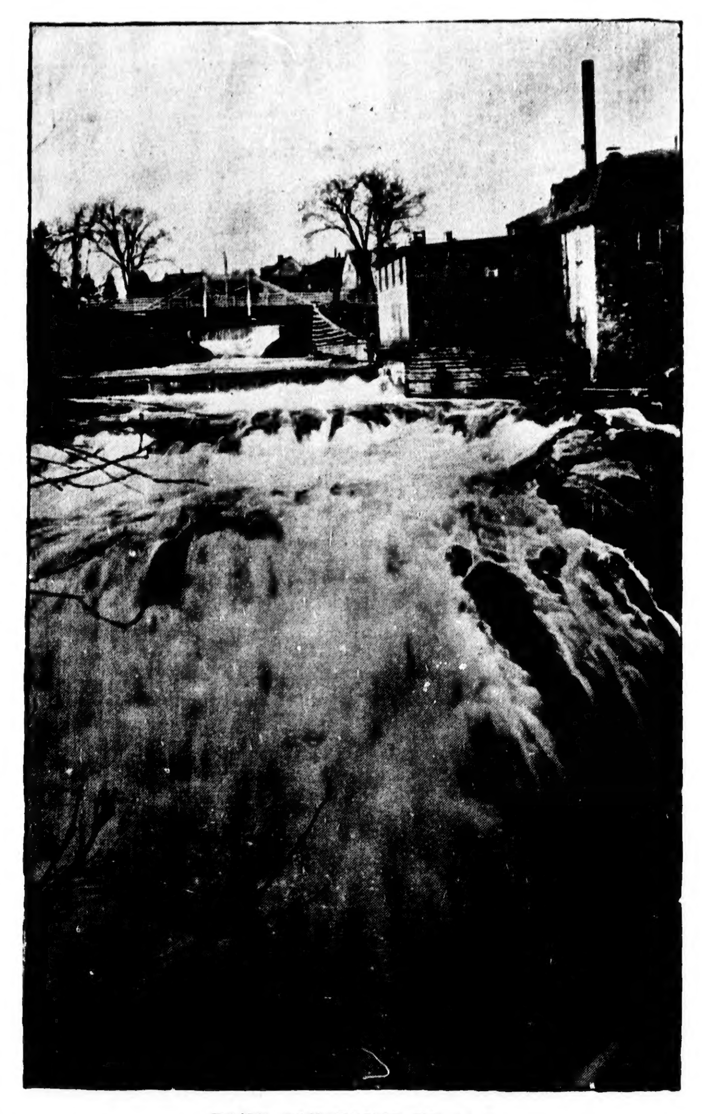
PAR C. BAILLAIRGÉ.

Maître ès Arts,
Membre actif des Sociétés d'Arpenteurs-Géomètres—Architectes—Ingénieurs-Civils du Canada.
Membre-titulaire et lauréat de l'Académie des Palmiers, Paris.
Correspondant de l'Association Universelle (de France),
Membre-titulaire de la Société pour la Vulgarisation de l'Education en France,
Chevalier de l'ordre de Saint-Sauveur de Monte Reale, Italie,
Membre correspondant de la Société Ethnographique de la Gironde ; de l'Académie Christophe Colomb, de Marseille ; de la Société Nationale d'Encouragement au Bien, de Paris ; de la Societa Scientifica, Litteraria Artistica de Voltri, Italie,
Membre fondateur de la Société des Sauveteurs, de France,
Membre honoraire de l'Institut Protecteur de France,
Titulaire de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Londres et de plusieurs autres sociétés savantes et littéraires.
Membre fondateur de l'Académie Royale des Arts—Canada.
Médaillé de l'Institut Confucius de Bordeaux,
Bi-lauréat de la Société d'Education et d'Instruction populaire,
Récipiendaire de treize médailles et de dix-sept diplômes d'honneur de France, Belgique, Italie, Russie, du Japon, du Brésil, du Canada et des Etats-Unis d'Amérique, etc., etc.
Membre fondateur de la Société Royale du Canada,
Membre titulaire de la Société Astronomique de France.



PONT CONSTRUIT EN 1848

[illegible] ingénieur, sur la rivière St-Charles à St-Ambroise, au haut de la chute de ce nom.



PONT CONSTRUIT EN 1848
par Chs. Baillairgé, ingénieur, sur la rivière St-Charles à St-Ambroise, au haut de la chute de ce nom.



SON HONNEUR
L'HONORABLE S.-N. PARENT
Maire

Extrait du *Quebec Mercury*, du 22 avril, 1895.

The City Engineer.

The report of the Finance Committee of the City Council relating to the appropriations for the current fiscal year brings to mind the grave injustice done the City Engineer year after year. There is not an official in the employ of the city who has been so badly treated by the Council and we trust now that there is a surplus in the treasury that Mr. Baillairgé's great services to the city and his claim to an augmentation of salary will not be overlooked. There is no place of its size on this continent that so inadequately remunerates its chief engineer as Quebec does, and the least the City Council could do in Mr. Baillairgé's case is to enquire into his claim. Several large tax payers and influential citizens who have sat at the council board, and who are conversant of the extra services the City Engineer has rendered Quebec and thereby saved it large sums of money at various times, have spoken favorably of an increase of salary. Mayor Parent has now an excellent opportunity to do a simple act of justice to an old and faithful civic employee, and His Worship and the Council will have the approval of all right-thinking, citizens if they accord an attentive hearing to Mr. Baillairgé's long-standing grievance.

Version française de l' « Editorial » du « Quebec Mercury » du 22 avril 1895 sur ce que doit la ville à l'ingénieur de la cité.

Extrait du « Quebec Mercury Editorial » du 22 avril 1895.

TRADUCTION.

Le rapport du comité des finances du conseil de ville, ayant trait aux appropriations pour l'année courante, nous rappelle la grave injustice faite à l'ingénieur de la cité d'année en année.

Il n'y a pas, à l'emploi de la cité un officier qui ait été



Extrait du *Quebec Mercury*, du 22 avril, 1895.

The City Engineer.

The report of the Finance Committee of the City Council relating to the appropriations for the current fiscal year brings to mind the grave injustice done the City Engineer year after year. There is not an official in the employ of the city who has been so badly treated by the Council and we trust now that there is a surplus in the treasury that Mr. Baillairge's great services to the city and his claims to an augmentation of salary will not be overlooked. There is no place of its size on this continent that so inadequately recompenses its chief engineer as Quebec does, and the least the City Council could do in Mr. Baillairge's case is to enquire into his claim. Several large taxpayers and influential citizens who have sat at the council board, and who are cognizant of the extra services our City Engineer has rendered Quebec and thereby saved it large sums of money at various times, have spoken favorably of an increase of salary. Mayor Parent has now an excellent opportunity to do a simple act of justice to an old and faithful civic employe, and His Worship and the Council will have the support of all right-thinking, citizens if they accord an attentive hearing to Mr. Baillairge's long-standing grievance.

Version française de l' " Editorial " du " Quebec Mercury " du 22 avril 1895 sur ce que doit la ville à l'ingénieur de la cité.

Extrait du " Quebec Mercury Editorial " du 22 avril 1895.

TRADUCTION.

Le rapport du comité des finances du conseil de ville, ayant trait aux appropriations pour l'année courante, nous rappelle la grave injustice faite à l'ingénieur de la cité d'année en année.

Il n'y a pas, à l'emploi de la cité un officier qui ait été

aussi maltraité par le conseil, et nous espérons, maintenant qu'il y a un surplus au trésor que les grands services rendus à la ville par M. Baillairgé, et ses droits à une augmentation de salaire ne seront point méconnus.

Il n'y a aucune ville de sa grandeur, sur ce continent, qui rémunère d'une manière aussi insuffisante (so inadequately) son ingénieur en chef que le fait Québec ($2,000.00, pendant que les autres villes payent de $4,000.00 à $6,000.00) et le moins que puisse faire la ville est de s'enquérir de sa réclamation.

Plusieurs citoyens influents et payant de fortes taxes, qui ont occupé un fauteuil au conseil de ville, et qui connaissent les services additionnels que notre ingénieur de la cité a rendu à Québec, et lui a ainsi épargné en différents temps de fortes sommes d'argent, ont parlé favorablement d'une augmentation de salaire.

Le maire Parent a maintenant une excellente occasion de faire un acte de simple justice, à un vieil et fidèle employé, et son honneur et le conseil auront le support de tous les citoyens bien pensants, s'ils prêtent une oreille attentive à ce grief (long standing grievance) de M. Baillairgé de si longue durée.

INDEX.

Page

1—Son Honneur le Maire et MM. les Echevins du conseil de ville..... 3

2—Composition des comités permanents du conseil et noms des présidents des neuf comités. 3

3—Officiers de la cité sous l'en-tête des divers départements : des finances, chemins, aqueduc, feu, marchés, santé, règlements, traverse. 3

4—Composition du bureau de revision. 3

5—Composition du bureau de cotisations. 3

6—Les maires de Québec depuis 1833, époque de l'incorporation de la cité—Avant cela gouvernée par des magistrats. 5

7—Valeur détaillée des propriétés de la ville, telle qu'estimée par M. Baillairgé, alors ingénieur de la cité, pour chacun des dix quartiers de la ville—Voir le détail dans le rapport du trésorier. 6

8—Coût de l'aqueduc et valeurs capitalisées des diverses franchises accordées aux compagnies respectives de Télégraphe, Téléphone, Lumière électrique, Chemin de fer électrique, etc. 6

9—Rapport de Fin de Siècle de l'ex-ingénieur de la cité. Bilan des travaux faits depuis 33 ans sous M. Baillairgé, ingénieur des ponts et chaussées de Québec, ou de 1866 à 1899........ 7

10—Rues nouvelles ouvertes—une vingtaine.
11—Rues élargies—quelques trente-trois.
12—Rues prolongées—soit vingt et une.
} Ensemble plus que soixante et quatorze. 8

13—Chaussées, trottoirs, cours d'eaux, passerelles, de par la ville..... 10

14—Puisards ou regards qui reçoivent les eaux de surface, soit 750..... 10

15—Drainage : anciens égoûts en bois et autres........ 10

16—Escaliers publics en bois faits et refaits—Escaliers en fer.... 11

17—Quais et murs de soutènement—plus de 25........ 11

18—Kiosques d'abri des cochers ou charretiers—sept. 12

19—Abreuvoirs—au nombre de plus de treize. 12

20—Kiosques et estrades à fanfare—trois. 12

21—Kiosques d'abri contre pluie et soleil—cinq........ 12

22—Puits à incendie, utilisés avant le nouvel aqueduc. 13

23—Latrines ou aisances publiques — sept. 13

24—Département de police. Postes de police—huit........ 13

25—Département des marchés. La halle du marché Champlain....... 14

26—Proviso en cas de l'extension du chemin de fer C. P. R. vers l'Ouest. 14

27—Projet d'ùn ascenseur du quai Champlain au niveau de la Terrasse Dufferin. 15
28—Les autres halles des marchés—un ensemble de sept. 15
29—Cabanes ou échopes de regrattiers.......... 16
30—Pesées publiques—au nombre de cinq. 16
31—Salles publiques dans les halles de marchés—4 à 5. 16
32—Département de la traverse : Les pontons et tabliers des débarcadères.......... 17
33—Département du feu—Les huit postes.......... 17
34—Département de l'hygiène—Les bâtisses de l'hôpital civique, les morgues. Les étuves et la désinfection.......... 18
35—Il est à regretter que la ville n'ait pas acquis pour l'hôpital civique l'ancien hôpital de la marine qu'on lui offrit pour $5,000.00.......... 18
36—Département de l'aqueduc—Les deux lignes de tuyaux de 18 et de 30 pouces de Lorette à Québec—Les puits à air et à robinets, plus d'une douzaine—Les raccordements des deux aqueducs, au nombre de plus de six—Le Château-d'eau—Les ponts en fer à Des Mères et sur la St-Charles. 18
37—Chemins de fer subventionnés par la ville. 19
38—Le hâvre de Québec. La ville a contribué aux relevés pour bassins. 20
39—Le parc Victoria—Parc Parent—Le restaurant du parc—une glacière à faire — l'électrique se rend au restaurant et au-delà — le parc apprécié—inauguré par Lord Aberdeen—statue en bronze estimée à $20,000.00 de la Reine Victoria, dévoilée au parc par Leurs Excellences.......... 20
40—Le pont Bickell à renouveler en acier—Les pertuis proposés pour tenir l'eau à demi-marée autour du parc. 22
41—Les fêtes diverses à Québec. Arches, et autres constructions d'ornementation. 22
42—Divers—Démolition des vieilles portes de ville—Reconstruction des portes St-Louis, Kent, St-Jean—Ouverture de la rue MacMahon à la rue Richelieu. 23
43—Tour projeté en fer, 150 pieds de hauteur, sur le jet d'eau de la Place d'Armes — La Terrasse Dufferin — Fontaine-Rotative-Electro-chromatique à l'endroit du jet d'eau de la Place d'Armes. 24
44—Raisons additionnelles et pertinentes motivant la construction d'une tour d'ornementation pour fêtes et deuils publics : serait une économie réelle pour la ville, pour tout temps à venir.......... 24
45—La Terrasse Dufferin. Les télégraphes. Le téléphone. La lumière électrique, 2,538 poteaux taxés par la corporation. Chemins de fer urbains. 25
46—Le chemin de fer électrique.......... 26

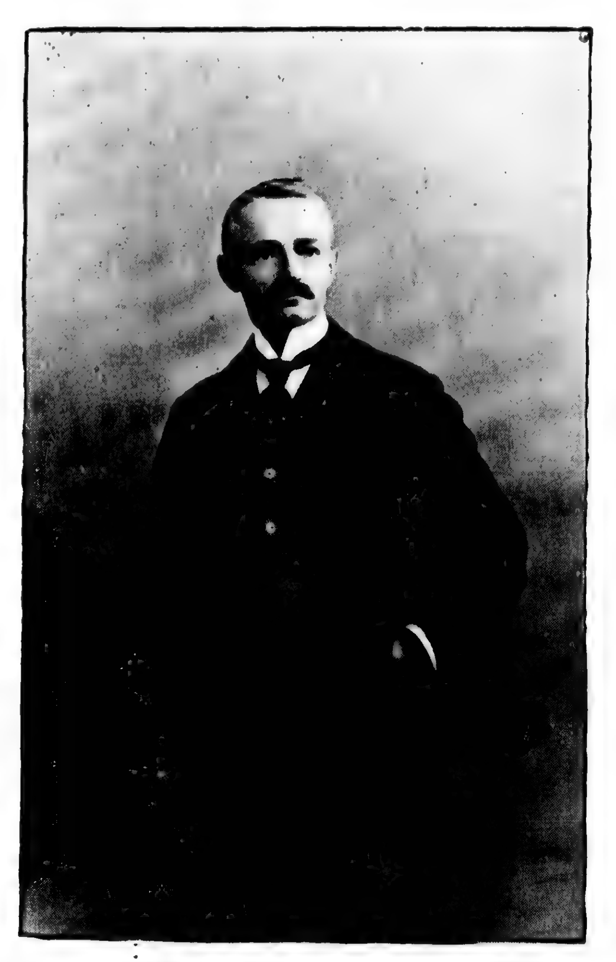
47—L'annexion de St-Sauveur. 26
48—Historique. $63,000.00 sauvé à la ville par M. Baillairgé de 1866 à 1870 sous "Le départementn des travaux.".......... 27
49—Un acte inouï : Spoliation (alors déclarée illégale par nos avocats) des employés de la cité, en leur coupant de 10 à 25 % sur leurs salaires respectifs pendant 4 ans consécutifs, sous le prétexte d'aider à combler le déficit de $64,000.00 d'un ex-trésorier de la cité, dû à la négligence d'y voir, de la part du comité des finances de l'époque.......... 28
50—Une trève aux déficits annuels—L'équilibre ramené par le maire et conseil-de-ville actuels.......... 28
51—La situation municipale en 1878—Déficits accumulés de $253,000.00 sur les seuls départements des travaux.......... 28
52—La situation municipale financière d'aujourd'hui, un surplus déclaré par le maire actuel.......... 29
53—Le bureau des échantillons à l'hôtel de ville—au 3ème étage, aile Sud.......... 30
54—Le nouveau plan de ville.......... 31
55—Les archives du département des travaux.......... 31
56—La dette de la cité enfin consolidée.......... 31
57—Honorification de Champlain.......... 32
58—Le nouveau Parc Frontenac et al.......... 32
59—Fêtes civiques à l'hôtel de ville.......... 32
60—La porte St-Jean.......... 33
61—Mur de flanc Nord à réparer plus tard.......... 34
62—Une amélioration à faire à l'endroit de la porte St-Jean.......... 34
63—Prolongement de la rue Artillerie Est et Ouest.......... 34
64—Pavage.......... 35
65—Pavage des côtes.......... 36
66—N'employer pour les pavés que de la brique de 5 pouces.......... 36
67—Pavés à réparer.......... 36
68—Rejointoiement des pavés.......... 37
69—Pavage du "Rond de chaînes," (Place d'Armes) 37
70—Joints en asphalte.......... 37
71—Les ponts-tournants du Parc Victoria.......... 37
72—Nettoiement de la ville. Hygiène.......... 38
73—Le nouveau dépotoir.......... 38
74—Le dépotoir actuel.......... 38
75—Le grand égoût-collecteur.......... 39
76—Les saletés domestiques.......... 39
77—Enlèvement de tous les jours des déchets domestiques.......... 40
78—L'enlèvement des déchets au contrat, laisse beaucoup à désirer.

Montréal a repris de le faire " à la journée " ... 40
79—La séparation des déchets—Le système séparé ... 41
80—La position d'ingénieur de la cité ... 41
81—Mettre les plans-projets des constructions civiques au concours public ... 42
82—L'ingénieur de la cité ne peut être officiellement diplômé ... 42
83—Il n'est pas de rigueur que l'ingénieur des ponts et chaussées de la ville, soit un arpenteur juré ... 42
84—Aujourd'hui les compagnies contractantes soumettent elles-mêmes leurs plans-projets pour ponts, etc ... 43
85—De même pour ce qui est des bâtisses ... 43
86—Il nous faut forcément en venir là : Mettre les plans au concours public ; ou en charger un ingénieur, un architecte spécial — " Chacun a son tour." ... 43
87—Moyen de s'assurer les plus hautes capacités et de rendre justice égale aux contribuables ... 44
88—Un ingénieur consulte—un sine qua non ... 44
89—Article du " Quebec Mercury " du 22 avril 1895 " sur les injustices faites à l'ingénieur de la cité ... 45
90—Version française de l' " Editorial " du " Quebec Mercury " du 22 avril 1895 sur ce que doit la ville à l'ingénieur de la cité ... 45
91—Quelques données ayant trait à l'étendue de la ville, ses rues, etc ... 46
92—Pour autres détails voir les " Statistiques civiques de 1866, par M. Baillairgé." ... 47
93—Amende honorable ... 47
94—Le motivé de la démission de M. Baillairgé ... 48
95—Trois mois de repos à 18 heures de travail par jour ... 48
96—Rapports entre l'ingénieur, ses assistants, le conseil-de-ville en général ... 49
97—Le futur du département des travaux de la corporation ... 49
98—L'ex-ingénieur se verrait avec plaisir consulter pour éviter les défauts et anomalies que l'on voit au bureau de poste, à la cour de justice, au restaurant du parc Victoria, au nouvel Hôtel-de-Ville, au poste du feu No. 5, à la halle Champlain, à la porte St Jean, à l'Hôtel-Dieu, aux bâtisses du Parlement, au patinoir, au club Union, au nouveau bloc de la rue Ste-Ursule, à la chapelle du Sacré-Cœur de la Basilique, à l'église des Tertiaires, à la nouvelle chapelle du Séminaire, à la salle des promotions, Université Laval ... 49
99—Evasion en cas de feu ... 53
100—Un escalier isolé : le seul moyen certain et instantané pour hôtels, collèges, couvents, manufactures, etc ... 54
101—Utilité des appareils de sauvetage des pompiers ... 55

102—Le feu du bazar de la charité de Paris........................ 55
103—Préposer des gardiens aux portes d'évasion........................ 56
104—Danger d'une séparation longitudinale dans un vaisseau océanique. 56
105—Ateliers, écuries et hangards d'emmagasinage........................ 57
106—Ateliers et hangarage du département de l'aqueduc........................ 58
107—La fontaine érigée en face de l'église N.-D.-D.-V........................ 58
108—Elargir la côte Lamontagne ou si l'on veut, la rue Port-Dauphin à l'endroit du bureau actuel du C. P. R. dans le bloc Casgrain-Simard en face le bureau de poste........................ 59
109—Un pont tournant en fer à l'endroit de la rue St-Roch........................ 59
110—Annexion de Hedleyville........................ 59
111—La rue d'Auteuil a été élargie de plus de 20 pieds de la rue Ste-Anne à la rue St-Louis et la rue St-Louis de d'Auteuil à la porte St-Louis 60
112—L'ouverture de la rue Lee (St-Jacques) entre De Salabery et l'avenue des Erables........................ 60
113—Au quai Champlain on a fait une extension........................ 60
114—Pour satisfaire les alarmistes du quartier Champlain........................ 61
115—La nouvelle côte de la Négresse........................ 61
116—La rue Ste-Cécile dernièrement prolongée........................ 61
117—La rue d'Youville........................ 61
118—L'importante et magnifique côte de la rue St-Ours,(accentuée que soit sa rampe.)........................ 61
119—Côte du champ de l'Anse à la rue Champlain........................ 61
120—Un tunnel du Cap Blanc à la rue St-Ours........................ 62
121—Baisser le niveau de la chaussée de la rue des Ramparts........................ 62
122—La réhabilitation du hâvre du Palais........................ 62
123—Un quai traversant obliquement le hâvre du Palais, ou parallèlement à la rivière ; pour y contenir et protéger cette partie du grand égoût collecteur dont il est ailleurs question, page 39........................ 63
124—Une série de docks ou bassins à faire au nord du quai ci-dessus mentionné........................ 63
125—Elargissement de la rue St-Louis entre d'Auteuil et Ste-Ursule.. 64
126—Nouvelle avenue projetée au sud de la Grande Allée........................ 64
127—Un parc au (Cove Field) champ de l'anse........................ 65
128—Chemin de raccordement de la Grande Allée, en face de l'avenue Dufferin, à l'extrémité sud-ouest de la citadelle........................ 65
129—Divers ; La rue Prince de Galles à élargir, à prolonger au Marché Finlay — La côte des Glacis à dévier — La rue St-Paul a rectifier — La rue St-Roch à élargir entre Des Prairies et St-Valier........ 66
130—Joindre la côte de l'Aqueduc (Sauvageau) à celle de la rue St-Ours, au haut de l'Escalier Colbert........................ 66
131—Le nouvel Hôtel-de-Ville—Son site central, la ville devant s'étendre

du côté de Limoilou et de Beauport — Motivé du choix par l'Ing. de ce site incliné : seul moyen d'y avoir tout de plain pied : les bureaux publics, le département de police et cellules, le département du feu et chevaux, etc. 67
132—L'éboulement du rocher au pied de la citadelle 68
133—Négligence des autorités militaires, cause de l'accident 69
134—La chûte du rocher due à la poussée ou pression de l'eau 70
135—Un mur de soutènement à construire au pied de la falaise, de 300 pieds de long, 40 pieds de haut, 20 pieds d'épaisseur en moyenne. 70
136—Prédictions alarmistes non motivées 71
137—Suggestions plus ou moins pertinentes : Une passerelle de la Terrasse Dufferin au Parc Frontenac—Couper le col du Parc Victoria, pour y laisser circuler les courses aquatiques tout autour — Un pont économique à bascule ou contrepoids en cet endroit — Une terrasse demandée au haut de la falaise, rue St-Ours ; avec escalier en bois pour descendre à la rue Arago — Escalier direct, côte Négresse 71
138—Pont sur le St-Laurent entre Québec et Lévis (voir les gravures) ... 72
139—Le projet Baillairgé pour un pont devant Québec—L'avenue ouest ou nord-ouest du pont c'est-à-dire du côté de Québec 73
140—L'intérêt sur les $2,500,000 que coûterait le pont de plus en face la ville, qu'au Carouge 74
141—Elargissement de la rue Lacroix 75
142—Edifices publics et autres érigés durant le dernier tiers de siècle. . 75
143—Article du " Quebec Mercury " du 22 avril 1895 " sur les injustices faites à l'ingénieur de la cité—Version française de l' " Editorial " du " Quebec Mercury " du 12 avril 1895 sur ce que doit la ville à l'ingénieur de la cité 77
144—Les $52,800.00 que doit la corporation de Québec à son ex-ingénieur des ponts et chaussées 78
145—La Fontaine Electro.Chromatique-Rotative inventée par M. Baillairgé pour la Place d'Armes 81
146—Une pyramide en fer sur le jet d'eau de la Place d'Armes 84
147—La glissoire spirale 86
148—Le Château Frontenac 89
149—Le Chemin Electrique à Ste-Anne et au Cap Tourmente 89
150—Un Chemin Electrique autour de l'Ile d'Orléans .....
151—Le Chemin Electrique du " Tour des Rivières."

ar l'Ing.
pied : les
départe-
.. .. 67
.... 68
.... 69
.... 70
, de 300
noyenne. 70
.... 71
e la Ter-
Victoria,
ur — Un
it — Une
escalier
rect, côte
.... 71
vures)... 72
ue ouest
.... 73
n face la
.... 74
.... 75
iècle. . 75
njustices
ditorial "
a ville à
.... 77
ngénieur
.... 78
M. Bail-
.... 81
.... 84
.... 86
.... 89
.... 89
....



GEO. TANGUAY
Président du comité des Finances
Echevin du quartier du Palais.

1899-1900

[illegible] DE-VILLE DE LA CITÉ DE QUÉBEC

[illegible] L'HONORABLE S.-N. PARENT, Maire

[illegible], Beauvert, Boulanger, [illegible], [illegible], Côté, [illegible], Dussault, Drolet, [illegible], Foley, [illegible], Madden, Marois, [illegible], Reynolds, [illegible], Roy, Tanguay, Tessier, [illegible], [illegible]

[illegible] PERMANENTS DU CONSEIL, 1899-1900.

[illegible]	CHEMINS.	[illegible]	FEU.	MARCHÉS.
[illegible]	Lavery	[illegible]	[illegible]	Lavery
[illegible]	Tessier	[illegible]	[illegible]	Tanguay
[illegible]	Beauvert	[illegible]	[illegible], *Prés.*	[illegible]
[illegible]	Reynolds	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Boulanger	[illegible]	[illegible], P. J.	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible], *Prés.*	Dussault	[illegible]	[illegible], *Prés.*
[illegible]	Côté, J. B.	[illegible]	[illegible], J. B.	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible], *Prés.*	Marois	Marois

[illegible]	[illegible]	SANTÉ.	RÈGLEMENTS.	PAVAGES.
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible], *Prés.*	Lavery
[illegible]	[illegible], *Prés.*	[illegible]	[illegible]	Tanguay
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Madden
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Reynolds
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Côté, P. J., *Prés.*
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Drouin
[illegible]	Roy	[illegible]	[illegible]	Dussault
[illegible]	[illegible]	Blouin	[illegible]	Côté, J. B.
[illegible]	[illegible], C.	[illegible]	Marois	Drolet

[illegible] RÉVISION.—Son Honneur le Maire ; Son Honneur le Recorder ; [illegible] du Comité des Règlements ; Secrétaire : le Greffier de la Cité, [illegible] 55-56 Vict., Chap. 50, Sec. [illegible].

[illegible] COTISATIONS.—Son Honneur le Maire ; Son Honneur le Recorder ; [illegible] du Comité des Finances ; Secrétaire, Edward Foley. 53 Vict., [illegible]



1898-1900

CONSEIL-DE-VILLE DE LA CITE DE QUEBEC

SON HONNEUR L'HONORABLE S.-N. PARENT, Maire

ECHEVINS.—Bélanger, Blouin, Boisvert, Boulanger, Cantin, (St-Valier), ntin, (St-Sauv.), Cook, Coté, (St-Jean), Coté, (St-Sauv.), Dinan, Drolet, Drouin chaine, Dussault, Falardeau, Foley, Gilchen, Lavery, Madden, Marois, Norris, tras, Rancour, Reynolds, Rioux, Roy, Tanguay, Tessier, Turcot, Vincent.

COMITÉS PERMANENTS DU CONSEIL, 1898-1900.

artiers.	Finances.	Chemins.	Aqueduc.	Feu.	Marchés.
Louis	Cook	Lavery	Turcot	Turcot	Lavery
Palais	Tanguay, *Prés.*	Tessier	Norris	Norris	Tanguay
Pierre	Rioux	Boisvert	Madden	Madden, *Prés.*	Rioux
mplain	Foley	Reynolds	Reynolds	Foley	Dinan
Jean	Vincent	Boulanger	Côté, P. J.	Côté, P. J.	Vincent
ntcalm	Gilchen	Rancour	Poitras	Rancour	Poitras
Roch	Drouin	Duchaine	Bélanger	Bélanger	Drouin
q-Cartier	Roy	Roy, *Prés.*	Dussault	Falardeau	Dussault, *Prés.*
Sauveur	Cantin, L.	Côté, J. B.	Blouin	Côté, J. B.	Blouin
Valier	Cantin, U.	Drolet	Drolet, *Prés.*	Marois	Marois

Quartiers.	Police.	Santé.	Règlements.	Traverse.
Louis	Cook	Turcot	Cook, *Prés.*	Lavery
Palais	Tessier, *Prés.*	Norris	Tessier	Tanguay
Pierre	Boisvert	Boisvert, *Prés.*	Rioux	Madden
mplain	Dinan	Foley	Dinan	Reynolds
Jean	Boulanger	Boulanger	Vincent	Côté, P. J. *Prés.*
ntcalm	Gilchen	Gilchen	Poitras	Rancour
Roch	Duchaine	Duchaine	Bélanger	Drouin
ques-Cartier	Roy	Falardeau	Falardeau	Dussault
Sauveur	Cantin, L.	Blouin	Cantin, L.	Côté, J. B.
Valier	Cantin, U.	Cantin, L.	Marois	Drolet

BUREAU DE RÉVISION.—Son Honneur le Maire; Son Honneur le Recorder; Président du Comité des Règlements; Secrétaire: le Greffier de la Cité, J. J.-B. Chouinard, 55-56 Vict., Chap. 50, Sect. 7.

BUREAU DE COTISATIONS.—Son Honneur le Maire; Son Honneur le Recorder; Président du Comité des Finances; Secrétaire, Edward Foley, 53 Vict., apitre 68.

OFFICIERS DE LA CITÉ

DÉPARTEMENT DU GREFFIER DE LA CITÉ.

Greffier de la Cité	H. J. J.-B. CHOUINARD.
Assistant Greffier de la Cité	A MALOUIN.

DÉPARTEMENT DU TRÉSORIER DE LA CITÉ.

Trésorier	C. J. L.-LAFRANCE.
Assistant-Trésorier	J. W. WRIGHT.
Comptable de la Cité	A. BOOMER.
Assistant Teneur de Livres	J. GUIMONT.
Commis Contrôleur	G. LAFRANCE.
Cotiseurs	J.-O. VÉZINA.
"	A. ROUSSEAU.
"	JOS. SAVARD.
"	O. N. MATTE.
"	D. GRIFFIN.
Auditeur	J. G. LEITCH.

DÉPARTEMENT DE LA COUR DU RECORDER.

Son Honneur le Recorder	E. A. DERY.
Greffier	E. FOLEY.
Député-Greffier	T. DUBÉ.
Commis	J. D. CHARLESON.
Comptable des Huissiers	EUGÈNE BLAIS.
Huissiers	U. DESROCHES.
"	G. TRUDEL.
"	LS WAGNER.
"	NAZ CARON.

DÉPARTEMENT DE L'INGÉNIEUR DE LA CITÉ.

Ingénieur de la Cité	
Assistant Inspecteur de la Cité	W.-D. BAILLAIRGÉ
Commis	I. SHARPLES.

DÉPARTEMENT DE L'INGÉNIEUR DE L'AQUEDUC.

Ingénieur de l'Aqueduc	J. GALLAGHER.
Commis	C. P. CASGRAIN.

BUREAU DE SANTÉ.

Médecin Municipal	Dr CATELLIER.
Secrétaire du Bureau de Santé	JOSEPH COTÉ.
Inspecteur de lait	LÉONID. POULIN.

OFFICIERS DE LA CITÉ.

POLICE.

Chef de Police.................................FRANK PENNÉE.
Député Chef.....................................W. H. WALSH.

BRIGADE DU FEU.

Chef..P. DORVAL.
Députés Chefs ....{ JOHN WALSH.
ED. MARTINETTE. }

TELEGRAPHE D'ALARME.

Surintendant ....L. P. BRUNELLE.
Député Surintendant..........................O J. BÉGIN.
Opérateur-Electricien........................G. NOREAU.
Réparateur..P. DUVAL.

DÉPARTEMENT DES MARCHÉS.

Clerc du Marché Finlay.......................M. FOY.
" " Montcalm ....E. DUGAL.
" " J. Cartier.................................L. BERTRAND.
Inspecteur de viandes........................A. DROLET.

Avocats.... { HON. C. A. P. PELLETIER, M. CHOUINARD.
CORRIVEAU & PARÉ. (Q. St-Valier et St-Sauv. W.) }

Notaires { JOSEPH ALLAIRE.
JOSEPH SAVARD. } (Q. St-Valier et St-Sauv. W.)

Gardien..PETER E. WRIGHT.
Messager..EMESIE GAUVIN.

LES MAIRES DE QUÉBEC AB INITIO.

Elzéar Bédard........... 1833-34
R. E. Caron............... 1834-46

Elus par le Conseil.

R. E. Caron... 1840-41-42-43-44-45
G. O. Stuart........ 1846-47-48-49
N. F. Belleau.......... 1850-51-52
U. J. Tessier................. 1853
C. Alleyn...................... 1854
Jos. Morrin.................... 1855
O. Robitaille.................. 1856

Elus par les Electeurs.

Jos. Morrin.................... 1857
H. L. Langevin......... 1858-59-60
Thomas Pope........... 1861 62-63
A. G. Tourangeau........ 1864-65
Joseph Cauchon.......... 1866-67

Elu par les Electeurs.

J. Lemesurier............ 1868-69

Elu par le Conseil.

W. Hossack............... 1869-70

Elu par les Electeurs.

A. C. Tourangeau............ 1870

Elus par le Conseil.

P. Garneau.......... 1870-71-72-73
O. Murphy.......... 1874-75-76-77
R. Chambers............... 1878-79
J. D. Brousseau........... 1880-81
F. Langelier..... 1882-83-84-85-86-87-88-89 90
J. J. T. Frémont.. 1890-91-92-93-94
S. N. Parent...... 1er Avril, 1894-95-96-97-98-1900

Résumé de la valeur détaillée des propriétés de la ville, telle qu'estimée par l'ex-ingénieur de la Cité.

Quartier	St. Louis	$696,100
do	du Palais	66,150
do	Montcalm	247,100
do	St. Jean	3,500
do	Champlain	290,400
do	St. Pierre	516,400
do	Jacques-Cartier	66,700
do	St. Roch	111,000
do	St. Sauveur	28,450
do	St. Valier	119,775
		$2,145,575

Coût de l'aqueduc et valeurs capitalisées des diverses franchises de la Cités. Compagnie de Télégraphe, Téléphone, Lumière Electrique, Chemin de fer Electrique, etc.

L'Aqueduc, le droit de voie, propriétés à Lorette, Ecluse, Château d'Eau, Bornes Fontaines, Puisards, Regards, Ponts sur les rivières Des Mères et St. Charles, les deux conduites de 18" et de 30", tuyaux de distribution, robinets, Ligne de téléphone, etc., etc	2,500,000
Montant payé à la ville par la Compagnie de Télégraphe G. N. W. $1,308.30 capitalisé à 5 %	26,166
Montant payé à la ville par la Cie de lumière et moteurs moteurs électriques $1,549.18 capitalisé à 5 %	30,983
Montant payé à la ville par la Cie. Bell Téléphone $1,860.20 capitalisé à 5 %	37,204
Valeur totale des propriétés et franchises de la Cité..	$4,740,928

RAPPORT DE FIN DE SIÈCLE DE L'EX-INGÉNIEUR DE LA CITÉ.

Monsieur le Maire,

Messieurs,

En me retirant de la chose civique, je reste toujours citoyen de Québec, comme vous tous ; et nécessairement intéressé, comme toujours, à son bien être et à ses progrès.

Je désire vous soumettre aujourd'hui, en vous laissant, une revue rétrospective depuis 33 ans—des changements et améliorations qu'à subi la ville durant ce tiers de siècle, et notoirement durant la période d'activité accentuée que le Maire et le Conseil de Ville actuels, ont sû, déjà depuis plusieurs années, ou depuis tantôt dix ans, imprimer à la vieille Stadacona.

Je vous demanderai ensuite de me lire à l'endroit de quelques suggestions que j'ai à faire pour mener à bonne fin les entreprises, les améliorations si bien inaugurées, et d'autres que j'ai à suggérer pour la plus grande gloire de la ville.

Bilan des travaux faits depuis 33 ans sous M. Baillairgé, ingénieur des ponts et chaussées de Québec, ou de 1866 à 1899.

Rues nouvelles ouvertes.

1. Boulevard Langelier ; 2. Dalhousie ; 3. St-André ; 4. Côte de la Négresse ; 5. Côte Boulevard St-Ours ; 6 D'Youville Est et Ouest, de St-Joachim à St-Patrick ; rachetant ainsi la côte de la rue Dauteuil ; 7. Avenue Dufferin ; 8. Avenue Lansdowne ; 9. Avenue Drill Shed ; 10. Avenue du Patinoir ; 11. Avenue Tour No. 2 ; 12. Rue Racine ; 13. Rue Taschereau ; 14. Rue Lee (St-Jacques) ; 15. Avenue Parent ; 16. Rue Chauveau ; 17. Rue Artillerie Ouest ; 18. Ruelle (Bisset) Vallière, de St-Valier à St-Paul ; 19. Rue, square ou place Parent, de la rue St-Paul à la rue St-André ; 20. Ouverture chez Duhig et Carson, de la rue Champlain au St-Laurent.

N. B.—Dans chacune des centaines d'expropriations à faire pour ces améliorations, l'ingénieur a eu à faire le relevé des lieux, plan de chaque terrain et des bâtisses dessus construites, à estimer leur valeur, procès-verbal d'arpenteur des tenants et aboutissants ; et à calculer et fixer le montant à offrir, dans chaque cas.

Rues élargies.

1. Caron ; 2. Dalhousie ; 3. St-Jean—Grande Allée ; 4. De Salaberry ; 5. Claire Fontaine ; 6. Des Sœurs ; 7. Du Pont ; 8. Morisson ; 9. Aqueduc ; 10. Champlain ; 17. Abraham ; l'Ouest du marché St-Pierre ; 12. Water ; 13. Gignac (Panet) ; 14. St-Louis ; 15. Du Fort ; 16. Fabrique ; 11. St-Valier à 18. Ste-Anne ; 19. St-Paul ; 20. St-Charles ; 21. Rue St-Roch ; 22. Dauteuil, de St-Louis aux Glacis ; 23. St-George au pied de la côte d'Abraham ; 24. Carillon (vielle St-Michel), à St-Sauveur, doublée de largeur ; 25. Anderson à l'encoignure de la rue St-Paul ; et St-Paul, de la rue Henderson à rien vers



Bilan des travaux faits depuis 33 ans sous M. Baillairgé, ingénieur des ponts et chaussées de Québec, ou de 1866 à 1899.

Rues nouvelles ouvertes.

[illegible]

Rues élargies.

[illegible] 2 [illegible] St-Jean—Grande Allée ; 4 [illegible] ; 5 Côte [illegible] Fontaine ; 6 Des Sœurs ; 7. Du Pont ; [illegible] 9 [illegible] 10 [illegible] 11 [illegible] ; [illegible] 12 [illegible] (Panet) ; [illegible] Fabrique [illegible] à [illegible] ; 21, Rue St-Roch [illegible] St-George au pied [illegible] St-Michel à St-Sauveur doublée de [illegible] à l'encoignure de la rue St-Paul ; et St-Paul de la rue Henderson à rien vers



CHS. E. ROY,

Président du comité des Travaux
Echevin du quartier Jacques Cartier.

l'
m
u
au
R
P
de
32
Co

de
ex
pr
y
su
dé

po
cel
des
po
des

rell
9.
13.
Lou
rue
Sig
pro
l'Ep

l'Ouest ; 26. St-Roch entre St-Valier et Prince-Edouard, formant ainsi comme à la rue St-Ours et à la rue de la Couronne, un coupe feu contre les vents d'Est et Ouest ; 27. St-Joseph, aujourd'hui Montmagny, à l'Ouest de St-Sauveur ; 28. Rue Ramsay de la place d'Orléans au Nord ; 29. Dorchester, de Prince-Edouard à (Panet), Gignac ; 30. Boulevard Langelier, de St-Jean à Simard : 31. St-Valier en face du Sacré-Cœur ; 32. L'Avenue du Sacré-Cœur, de la rue St-Valier au Sacré-Cœur ; 33. Rue Laporte, de Mont-Carmel à Ste-Geneviève.

N. B.—Les diverses expropriations, au nombre de près de 2,000 pour les améliorations faites durant ces 32 ans, ont exigé chacune, une visite et un relevé des lieux, plan de chaque propriété à exproprier et des estimés de la valeur des bâtisses y érigées, plan et procès verbal d'arpentage des dimensions et superficies, tenants et aboutissants calcul de la valeur et détermination du chiffre à offrir.

Anciennes courbes stratégiques disparues.

Avant 1866 le parcours sur la Grande Allée depuis la porte St-Louis à la rue St-Eustache en face le patinoir— celui sur la rue St-Jean entre la porte de ce nom et la rue des Glacis, étaient à replis tortueux et à double courbure pour empêcher, dans un cas de siège, l'enfilade, la destruction des portes de ville en ces endroits, par le feu de l'ennemi.

Rues prolongées.

1. St-Patrick ; 2. Artillerie Est ; 3. Ste-Julie ; 4. Latourelle ; 5. Ste-Cécile ; 6. St-Olivier ; 7. Richelieu ; 8. Richmond ; 9. Colbert ; 10. Morin ; 11. Bonaventure ; 12. St-Bernard ; 13. Rues Arago et Franklin prolongées vers l'Ouest ; 14. St-Louis (Montcalm), à St-Sauveur ; 15. Rue Chateauguay de la rue Signay à la rue Sauvageau ; 16. Rue Franklin, de la rue Signay à la rue Sauvageau ; 17. Rue St-Gabriel nivelée et prolongée de Claire Fontaine à la rue Green ; 18. Rue de l'Eglise, de Commissaires à Prince-Edouard ; 19. Dalhousie,

de Sous le Fort au quai Champlain ; 20. Stewart prolongée entre Water et Dorchester ; 21. Amable, de Scott à Claire Fontaine ; et autres.

N. B.—Pour toutes ces rues, l'Ingénieur a eu à faire le relevé des lieux, plan séparé de chaque propriété à exproprier, estimé de la valeur des bâtisses dessus construites, procès-verbal d'arpentage dans chaque cas, et à fixer le montant à offrir.

Chaussées, Trottoirs, Cours d'eaux, Passerelles— De par la ville.

1. Pavage en pierre de la rue St-Pierre; 2. Pavé en pierre, rue St-Paul ; 3. Pavé en pierre, côte Lamontagne ; 4. Pavage en bois, Grande Allée, et trottoirs ; 5. pavage en croûtes et macadam, rue Jacques-Cartier ; 6. Pavé en pierre, partie, côte Abraham et rue St-George ; 7. Pavé en pierre, côte Dambourgès ; 8. pavé en pierre, rue Ste-Geneviève, côte ; 9. Pavé en pierre, côte du Palais ; 10. Pavé en pierre, côte Canoterie ; 11. Pavé en caillou, côte rue de l'Eglise ; 12. Trottoir en asphalte autour de l'Esplanade ; 13. Pavé en brique, les sentiers de la Place d'Armes ; 14. Pavage en pierre, rue St-Joseph ; 15. Pavage en pierre rue du Pont ; 16. Macadamisage de toutes les rues de la ville plusiers fois répétés ; 17. Trottoirs de toute la ville plusieurs fois répétés ; 18. Cours d'eau et passerelles de toute la ville plusieurs fois reparés, renouvelés ; 19. Pavage en asphalte rues St-Joseph, St-Valier, St-Paul, St-Louis, Buade.

Puisards ou Regards.

Plus de 600 faits, changés, réparés, renouvelés, déplacés, en pierre et en fonte : reçoivent l'eau de surface des pluies, orages et neiges fondues pour les conduire aux maîtres égoûts de chaque rue.

Drainage.

1. Les anciens égoûts en bois de la ville, cent fois désobstrués çà et là, réparés, renouvelés ; 2. Nouveau maître égoût

rolongée
à Claire

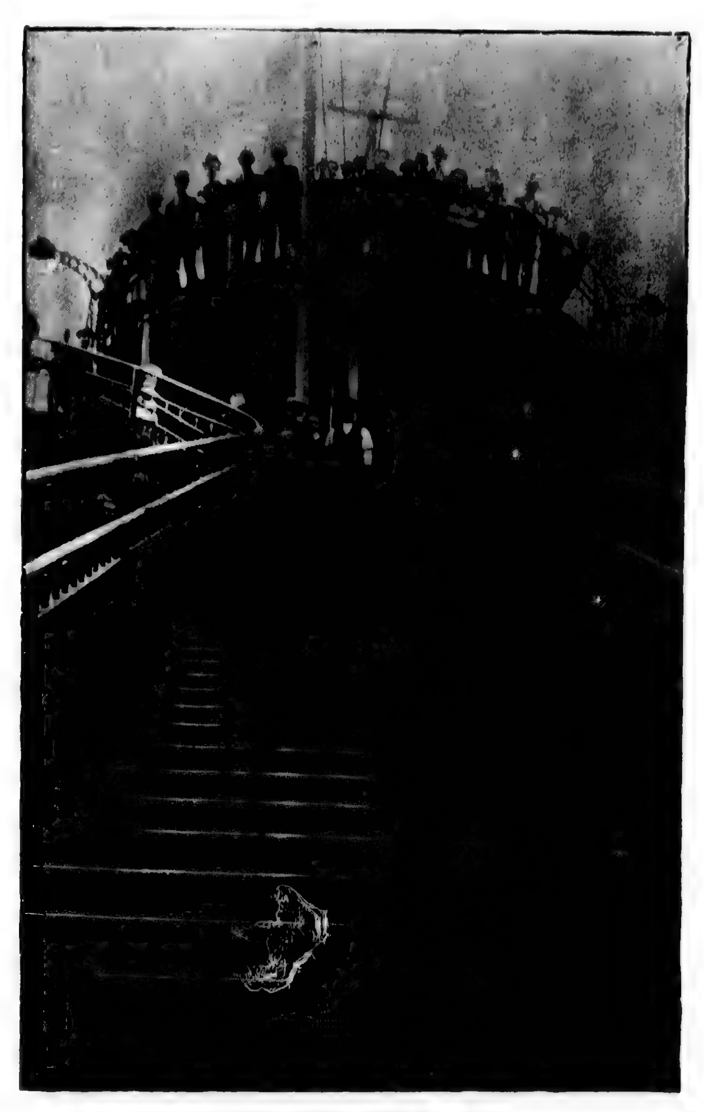
faire le
à expro-
istruites,
le mon-

lles—

Pavé en
ntagne ;
vage en
n pierre,
pierre,
ve, côte ;
rre, côte
2. Trot-
brique,
rre, rue
cadami-
répétés ;
3. Cours
reparés,
-Valier,

éplacés,
pluies,
maîtres

désobs-
égoût



L'ESCALIER EN FER

de la rue Ste-Claire à la rue St-Valier, en face la rue de la Couronne. Ingénieur C. Baillairgé. Construit par F.-X. Drolet, ingénieur-mécanicien, en 1888.

[illegible] et bronze à travers [illegible] ; 4 Quai [illegible] des divers [illegible], le St-Laurent, etc. [illegible] St-Antoine, Cul-de-sac, [illegible] Ramsay, St-Roch [illegible] Dorchester, etc ; 5 Mille [illegible] à [illegible] les égouts, etc

Escaliers publics

1. [illegible] grand escalier, du Cove Field à [illegible] ; 2 [illegible] des Marins ; 3. Grand escalier [illegible] ; 5 Escalier [illegible] rue Ste-Claire ; [illegible] et Porte [illegible] ; 10. Escalier rue [illegible] St-Antoine ; 12. Ancien escalier, [illegible].

13. [illegible] escalier de l'Anse des Mères [illegible] degrés), Cove Field.

14. [illegible] Augustin, St-Vallier ; 15. Escalier [illegible].

16. Escalier [illegible] St-Vallier, [illegible].

17. Escalier en fer [illegible], Lamontagne.

18. Escalier [illegible] Sous-le-Fort, Lamon-[illegible].

19. Escalier [illegible].

20. Escalier [illegible].

21. Grand [illegible] Dufferin, au Bastion du Roi [illegible] sommet [illegible].

22. Escalier [illegible] rue St-Denis.

23. Nouvel escalier, chapelle des Marins à la rivière.

Murs de soutènement et quais.

1. Quai chez Hall au Cap Blanc (360) ; 2. Mur de soutè-[illegible] rue Artillerie, [illegible] ; 3. Mur autour du jardin du monu-



en bois de la rue St-Roch ; 3. Egoûts, bois et brique à travers le terrain du hâvre du Palais, c'est-à-dire en face de ; 4. Questions et difficultés ayant trait aux embouchures des divers égoûts se déchargeant dans la St-Charles, le St-Laurent, etc., aux rues Des Sœurs, St-James, St-Antoine, Cul-de-sac, Champlain, St-Pierre, St-Thomas, Buteau, Ramsay, St-Roch, Grant, De la Chapelle, Couronne, Dorchester, etc ; 5. Mille et une réclamations en dommages à régler *re* les égoûts, etc.

Escaliers publics.

1. 1ère Reconstruction du grand escalier, du Cove Field à Champlain ; 2. Escalier, chapelle des Marins ; 3. Grand escalier du Cul-de-Sac ; 4. Petit escalier du Cul-de-Sac ; 5. Escalier en bois rue St-Augustin ; 6. Escalier en bois rue Ste-Claire ; 7. Escalier Lafleur ; 8. Ancien escalier, rue Buade et Porte Prescott ; 9. Escalier du Palais, St-Charles ; 10. Escalier rue St. James ; 11. Escalier, rue St-Antoine ; 12. Ancien escalier, quai Champlain-Napoléon.

13. Reconstruction (2nde) escalier de l'Anse des Mères au champ de l'Anse (364 marches ou degrés). Cove Field.

14. Escalier en fer St-Augustin, St-Valier ; 15. Escalier Lafleur, 2nde reconstruction.

16. Escalier en fer Ste-Claire, St-Valier, Couronne.

17. Escalier en fer, rue Buade, Lamontagne.

18. Escalier en fer, rue Champlain, Sous-le-Fort, Lamontagne.

19. Escalier en fer, Arago, St-Valier.

20. Escalier, rue Colbert, Côte St-Ours.

21. Grand escalier, Terrasse Dufferin, au Bastion du Roi et au sommet des Glacis.

22. Escalier des Glacis rue St-Denis.

23. Nouvel escalier, chapelle des Marins à la rivière.

Murs de soutènement et quais.

1. Quai chez Hall au Cap Blanc (360') ; 2. Mur de soutènement rue Artillerie, 1er ; 3. Mur autour du jardin du monu-

ment ; 4. Mur autour du cimetière St Mathews, rues St-Jean, St-Augustin, St-Joachim ; 5. Mur de soutènement Côte Dambourges ; 6. Mur de soutènement Côte Abraham chez Bertrand ; 7. Quai de soutènement rue Champlain chez Lampson (350') ; 8. Quai de soutènement chez Dinning au Cap Blanc (360') ; 9. Quai, rues Couronne, Gignac (Panet) ; 10. Mur, rues Arago, St-Valier ; 11. Mur, rues St-Valier, St-George ; 12. Mur, rue des Carrières ; 14. Quai, rue St-Réal (360') ; 15. Quai du gaz ou brise lames ; 16. Quai, côte Couronne ; 17. à 25. neuf autres murs et quais trop longs à détailler.

Kiosques de charretiers.

1. Place d'Armes ; 2. Grande Allée, en face l'avenue Dufferin ; 3. Place de la Basilique ; 4. Marché Montcalm ; 5. Rues du Pont et Des Prairies ; 6. Couronne et St-Joseph ; 7. St-Ours, entre St-Valier et St-Joseph.

Abreuvoirs.

1. Place d'Armes ; 2. Grande Allée, Dufferin ; 3. Place de la Basilique ; 4 Lamontagne, Dauphin ; 5. Marché Montcalm ; 6 Dalhousie, James ; 7. Henderson, St-Paul ; 8. St-Roch, Desfossés, St-Joseph ; 9. Couronne, St-Joseph, St-François ; 10. Fleurie, Du Pont ; 11. St-Ambroise, Massue, St-Valier, Sauvageau ; 12. Cul-de-Sac, St-Pierre ; 13. Cul-de-Sac, Halle Champlain.

Kiosques à fanfare.

1. Terrace Dufferin, à l'Ouest du Château Frontenac, en face le jardin du monument ; 2. Au Parc Frontenac, rues Dauphin, Lamontagne ; 3. Boulevard Langelier entre St-Valier, St-Joseph.

Kiosques d'abri

CONTRE PLUIE ET SOLEIL.

1. Terrasse Dufferin Nord à la rencontre des rues Anne et Frontenac ; 2. En face le château Frontenac, Terrasse Dufferin, près de l'alignement et à l'Est de la rue Mont-

Carmel ; 3. Terrasse Dufferin, à l'Est de et près de l'alignement de la rue Ste-Geneviève ; 4. Terrasse Dufferin, près Des Carrière-, bout Sud et à une centaine de pieds à l'Ouest de l'alignement de la rue St-Denis, Sud ; 5. Parc Frontenac.

Puits à incendie.

1. Au marché Berthelot rue St. Patrick ; 2. Encoignure des rues St-Augustin, St. Patrick ; 3. Dans la cour du Bon Pasteur rues Amable, Lachevrotière. Ces puits furent motivés et faits avant le nouvel aqueduc, pou supplémenter au besoin le manque d'eau ou de pression dans les quartiers St-Jean et Montcalm.

Latrines publiques.

1. Au quai Champlain 1ère édition ; 2. A Smith's lane rue Champlain ; 3. Au marché St-Paul ; 4. Au marché Jacques-Cartier ; 5. Au marché Berthelot, coin Lachevrotière, St. Patrick ; 6. Au marché Montcalm à l'Ouest sous le perron d'entrée de la halle ; 7. Au marché Champlain, 2nde édition ; 8. Au marché Finlay, 1ère édition ; 9. Au marché Finlay, 2nde édition.

DÉPARTEMENT DE POLICE.

—

Postes de Police.

1. No. 6, à l'Anse des Mères ; 2. Ancien No 2, rue St-Joachim ; 3. No. 7,Rue St-Réal ; 4. Ancien No. 7, rue Réal et Ste-Claire ; 5. No. 2, Lachevrotière et St-Patrick ; 6. No. 5, Halle Champlain ; 7. No. 3, Rues St-François et Jacques-Cartier ; 8. No. 4, Rue St-Paul ; 9. No 8, Rue St-Valier ; 10. No. 9, Rue Franklin ; 11. Réparations, changements tous les ans à tous ces postes de police, cellules améliorées, grillages, portes en fer, chauffage à eau chaude, etc , etc.

DÉPARTEMENT DES MARCHÉS.

—

La Halle du Marché Champlain.

1. La Halle Champlain au Cul-de-sac. Son portique du côté du fleuve est celui de l'ancien édifice du Parlement sur le site actuel du parc Fronctenac. Beaucoup de la pierre de ce vieil édifice, démoli après avoir passé au feu il y a quelques 40 ans, a été employée (on le voit encore) dans la construction de la halle Champlain. C'est un exemple de la vicissitude des choses humaines. Les ruines presque intactes de cet ancien édifice, qui, en leur superposant un étage de plus, suivant le plan qu'on voit à l'Hôtel-de-ville, de cette amélioration alors proposée par M. Baillairgé, et qu'il a fallu démolir en y employant de la poudre à canon ; avaient été condamnées par un complaisant employé du gouvernement siégeant alors au conseil de ville, comme inutiles et dangereuses, sous le prétexte de donner de l'ouvrage aux désœuvrés de l'époque ; (comme si la reconstruction de la bâtisse à un étage de plus n'eut pas donné dix fois plus d'ouvrage aux nécessiteux) ; mais en réalité pour motiver au Cul-de-sac la construction de cette Halle inutile à 3 étages qui a coûté $100,000.00 à la ville et ne rapporte pas à la ville, avec ses loyers, un pour cent de l'argent qu'elle a coûté. Mais si elle a appauvri d'autant la ville ; d'un autre côté l'établissement d'un marché en cet endroit, a fait hausser de 400 pour cent les loyers du bloc Lemoine qui donnaient avant sa construction $400 de loyer et en ont depuis donné $1600.

La Halle Champlain comme entrepôt de l'extension proposée en 1886, du chemin de fer C. P. R. vers l'Ouest, ou au nouveau pont à faire au Carouge.

C'est peut-être ici le lieu de dire qu'il s'est agi pendant quelque temps de l'achat ou de la location par le C P. R. de la Halle Champlain, comme entrepot de l'extension proposée en 1886 du C. P. R. vers l'Ouest. Si le pont du Cap-Rouge

se fait, avec un embranchement par la basse ville entre les deux points ; cette idée pourra encore se réaliser avec avantage pour la Cité, qui agrandirait alors le quai Champlain vers le St-Laurent pour y éloigner les débarcadères des bâteaux de cabotage et permettre ainsi à l'embranchement de passer tout droit de la rue Dalhousie vers l'Ouest.

Projet d'un ascenseur pour piétons et attelages, du niveau du quai Champlain à celui de la rue Ste-Anne.

Un autre projet qui améliorerait cet endroit serait celui de la Cie. du Château Frontenac, d'ériger à partir du Cul-de-Sac, un ascenseur pour piétons et attelages, qui serait motivé pour monter d'un seul trait du niveau du quai Champlain à celui de la Terrasse Dufferin.

Les autres halles des marchés.

2. La halle du marché Finlay qui existait avant celle du marché Champlain et rendait à peu près inutile pour la ville la construction de cette dernière.

3. La halle Berthelot construite en 1865 sur la rue, alors la rue " nouvelle," depuis la rue " St-Patrick."

4. La halle dite vieille halle Jacques-Cartier : celle à 2 étages où est le théâtre du même nom ou celui " de la gaieté.

5. La halle neuve Jacques-Cartier, un étage et rez-de-chaussée, construite en 1865.

6. La halle du Marché St-Pierre à St-Sauveur, à 2 étages et mansardes.

7. La halle du Marché Montcalm, construite en 1876, à 2 étages, ou un grand étage et rez-de-chaussée et mansardes ; avec 3 étages et mansardes au corps central.

N.-B.—Il y avait avant 1885, (plans et construction par feu E. Stanley, écr.,) une halle au marché du palais d'alors—où est aujourd'hui la gare du chemin de fer du Pacifique

Canadien. Ce marché est transporté aujourd'hui plus à l'ouest sur le terrain de l'ancien parc à bois du Gouvernement Impérial.

Cabanes de regrattiers, etc.

1. Rangée de cabanes en face le quai Champlain, côté de ou faisant face au St-Laurent ; 2. Cabanes au pignon Ouest, Poste du Feu No. 4, marché du Palais ; 3. Cabanes, côté Ouest, marché du Palais, rue St-Paul ; 4. Cabanes, bout nord, Halle Finlay ; 5. Pâté de cabanes vis-à-vis le bloc Lemoine, depuis démolies ; 6. Cabanes au marché Jacques-Cartier ; 7. Cabanes au marché Berthelot ; 8 à 15. Réparations, changements tous les ans aux 6 et 7 halles de marchés ; 16. Réparations aux quais du marché Champlain ; 17. Réparations au quai Finlay ; 18. Réparations aux quais du Palais ; 19. Renouvellement du, réparations au planchéiage, des marchés Jacques-Cartier, Champlain, Finlay, Montcalm, Berthelot, St-Pierre, etc. Parcs aux animaux au Quai Champlain et au Palais.

Pesées publiques.

1. Au marché Finlay, 1ère édition ; 2. Sur le quai Champlain ; 3. Au marché du Palais ; 4. Au marché Berthelot ; 5. Au Cul-de-Sac, au hangard de la Reine ; 6. Au marché Montcalm ; 7. Au marché Finlay, 2nde édition, dans la Halle.

Salles publiques dans les Halles des marchés.

1. Celle de la Halle Montcalm, au 2nd étage du corps central ; 2. Les mansardes de la Halle Finlay, salles et écoles publiques ; 3. Les mansardes de la Halle Berthelot, salles publiques ; 4. Celle aux mansardes de la Halle St-Pierre, salles publiques ; 5. Celle de la Halle Jacques-Cartier.

Plans de halle projetée sur le bloc des Fossés, St-Roch, St-Paul ; et foule d'autres plans projetés de halles et cabanes cà et là à diverses époques.

DÉPARTEMENT DE LA TRAVERSE.

—

6. Renouvelé les six (slips) tabliers du quai Champlain aux pontons ; 8. Deux pontons neufs construits chez Dalkin au Carouge en 1867 ; 10. Deux autres reconstruits, par Letarte ; 11. Construction du quai débarcadère de la traverse de Lévis ; 12. Un ponton pour la traverse ; 13. Encore un ponton neuf ; 14. Plans, projets des bateaux traversiers d'été de Québec à Lévis ; 15. Nouveau ponton par Fortin (Hon. S.-N. Parent) ; 16. Nouveau ponton (le P. J. Côté) par Giguère ; 17. Nouveau quai additionnel au quai Champlain, quai Napoléon ; 18. Nouveau slip : 19. Nouveau ponton couvert ; 20. Relevé le quai de la traverse ; 22. Ponton des chaloupes et escaliers rampe pour y arriver ; 23. Radoub tous les ans des divers pontons ; 24. Fréquents renouvellements des et réparations des " Slips." tabliers articulés des débarcadères.

DÉPARTEMENT DU FEU.

—

1. Poste No, 2, marché Berthelot ; 2. Poste No. 6, rue Champlrin, Cap Blanc ; 3. Ancien poste No. 5, rues Sault-au-Matelot, St-James ; 4. Poste No 4, rue St-Paul ; 5. Ancien poste No. 3, rues Dorchester, N.-D. D. Anges ; 6 Poste No. 7, à St-Sauveur, rues Boisseau, Napoléon ; 7. Instructions à l'architecte Peachy : plans et construction du nouveau poste, No. 3 rues Dorchester, N.-D. D. A. ; 8. Instructions aux architectes, nouveau poste du feu No. 5, rue Prince de Galles sous Mr. Peachy, architecte ; 9. Changements, additions poste du feu No. 4, au Palais ; 10. Instructions à l'architecte P. Cousin re plans ; construction, surveillance, poste No. 8, St-Sauveur, coin des rues Aqueduc, Massue, St-Sauveur, à St-Sauveur.

DÉPARTEMENT DE L'HYGIÈNE

1. Construction d'un Hôpital Civique, rue des Prairies ; 2. Addition à l'Hôpital Civique ; 3. Deux bâtisses à désinfection ; 4. Bâtisses pour l'étuve et cheminée d'appel ; 5. Appareils à vapeur et d'étuvage pour désinfection ; 6. La vieille Morgue No 1. rue Prince de Galles ; 7. La 2ème Morgue rue Arthur St-Paul ; 8. La 3ième Morgue rue des Prairies.

C'est ici le lieu de *regretter* encore une fois que la ville n'ait pas acquis dans le temps ; ce qu'elle pouvait faire pour presque rien (seulement $5,000.00) pour en faire son hôpital civique, l'ancien Hôpital de la Marine, comme le voulait l'ing. de la Cité et l'ex-président du comité de santé ; mais que certain échevin d'alors, pour le profit de ses clients du Bon Pasteur, discrédita, et devant les charmes de l'éloquence de qui le conseil de ville de l'époque céda le pas. C'est là qu'aurait dû être l'hôpital civique et non, comme aujourd'hui, un pâté, dangereux pour le feu et pour la santé publique, de bàtisses en bois. Ce site de l'ancien hôpital de la marine balayé d'amont et d'aval par les vents d'Est et de Ouest aurait fait de cet endroit le poste le plus sanitaire du monde pour les fins voulues, et une magnifique bâtisse en pierre de taille avec portique qui aurait fait honneur à la ville.

DÉPARTEMENT DE L'AQUEDUC.

1. De 1866 à 1881. Comme gérant de l'ancien aqueduc de Québec ; Extensions de l'aqueduc dans diverses rues, par de nombreux services, branchages, raccordements, hydrants, ou bornes-fontaines, etc.

2. Plans, rapports, estimé du coût probable du nouvel aqueduc de 30 pouces de diamètre.

3 Exécution de l'ouvrage de Québec à Lorette.

4. Construction d'une extension du Château d'Eau pour la nouvelle prise, écluses, galeries, tamis, portes d'arrêt, etc.

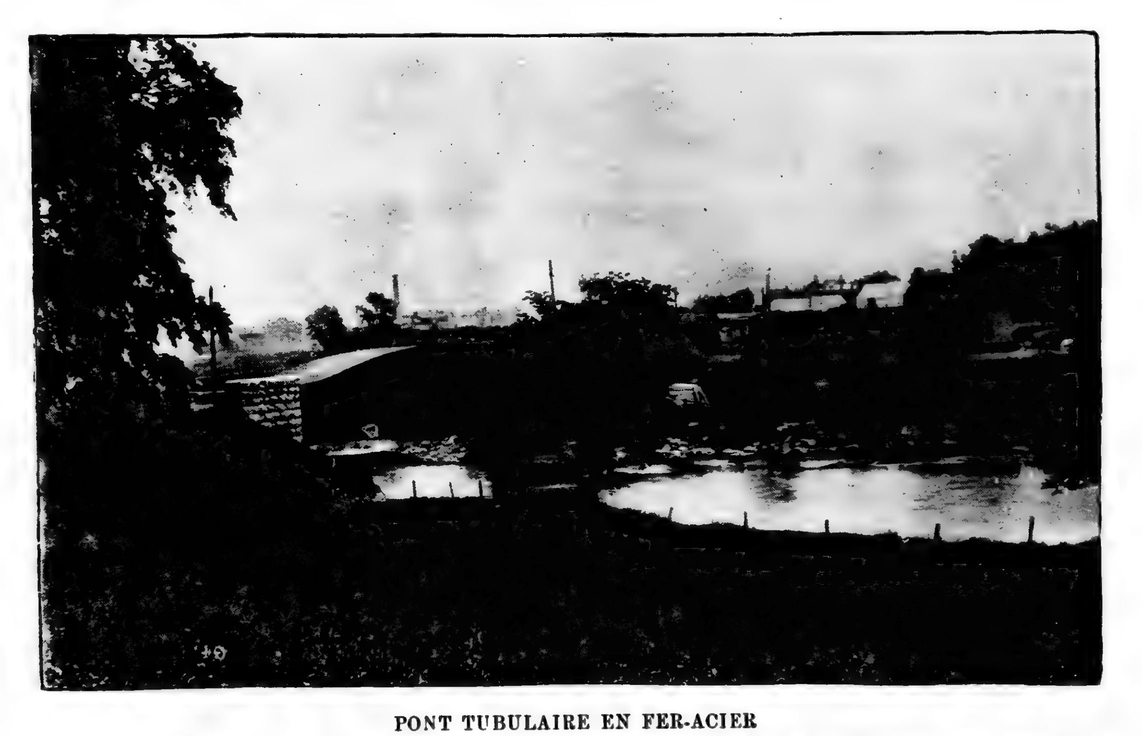
5. Construction sur la ligne, d'une douzaine de puits et tourelles pour robinets d'arrêt, d'aérage, d'écurage, etc.

Prairies ;
désinfec-
5. Ap-
a vieille
rgue rue
es.
la ville
ire pour
hôpital
voulait
é ; mais
ients du
oquence
C'est là
urd'hui,
ique, de
marine
e Ouest
monde
ierre de
.

educ de
, par de
ants, ou

nouvel

au pour
, etc.
puits et
.



PONT TUBULAIRE EN FER-ACIER

sur la rivière St-Charles (près le pont Scott) contenant les tuyaux de 18" et de 30" de l'Aqueduc de Québec, Chs. Baillairgé. Ingénieur Civil 1873.

PONT TUBULAIRE EN FER-ACIER

sur la rivière St-Charles (près le pont Scott) contenant les tuyaux de 18" et de 30" de l'Aqueduc de Québec, Chs. Baillairgé. Ingénieur Civil 1873.



6. Le pont en fer tubulaire à la rivière des Mères à Lorette.

7. Le pont en fer tubulaire en arche sur la rivière St-Charles près le pont Scott.

8. Les connections ou raccordements du nouvel et vieil aqueduc, rues Aqueduc, Massue.

9. Les raccordements du nouvel et vieil aqueduc, rue Arago et Aqueduc.

10. Raccordements des deux aqueducs rues de la Couronne et St-Valier.

11. Raccordements des vieux et nouveaux tuyaux, rues St-Jean, de Salaberry, etc.

12. Raccord des tuyaux, côtés Nord et Sud de la rivière St-Charles.

13. Raccordement des tuyaux des deux aqueducs de chaque côté de la rivière des mères.

14. Raccordements faits, rue Simard pour fournir de l'eau à la municipalité de la paroisse de Québec.

15. En 1873, le pont de l'aqueduc sur la rivière St-Charles, courbé ou crochi de 3 pieds sous l'effort de la débâcle des glaces, fut ramené par des crics, par M. Baillairgé, à son plan vertical, sans arrêter l'approvisionnement d'eau à la ville.

Chemins de fer.

1 à 17. Visites, rapports, estimés sur autant de sections de 10 milles du chemin de fer Québec et Lac St-Jean ; 18 à 34. Visites et rapports, estimés sur 16 sections de chemin de fer du Nord alors ainsi appelé entre Québec et Montréal.

35 à 39. Visites, rapports, estimés 4 sections chemin de fer des Piles, au St-Maurice.

40. Considérations, rapports, estimés ayant trait aux termini et débarcadères à Québec et autres matières trop longs à énumérer.

Havre de Québec.

1. En 1871 à 76. Relevé avec l'Ingénieur du gouvernement, M. Steckel, de l'estuaire de la rivière St-Charles, sondages, forages, plans, projets complets et volumineux avec détails et estimés ayant trait aux bassins alors projetés, bassins de radoubs, etc.

2. Correspondance, rapports ayant trait au grand égoût collecteur de la rue St-André interceptant le drainage des rues Henderson, Place d'Orléans, rues Ramsay, Buteau, St-Thomas, St-Pierre et al., pour les éliminer des bassins et les conduire au St-Laurent.

Le Parc Victoria (Parent).

1. Plans, rapports, estimés, relevés du parc proposé. Instructions à l'Ingénieur O'Donnell re niveaux, topographie, bornages, etc.

2. **Pont tournant en acier** sur la rivière St-Charles, au pied de l'Avenue Parent. Plans, devis, estimés, rapports, construction.

3. Plans, devis, estimés, correspondance, construction du **pont tournant en acier** sur la rivière St-Charles à la rue Gignac (Panet) conduisant aussi au parc.

4. Construction de la serre chaude, **conservatoire** du parc.

5. Construction d'une serre chaude additionnelle avec corps central surélévé en forme de dôme.

6. Une jolie bâtisse construite au parc sur les dessins des architectes Vallée et Tanguay, avec tourelle, d'observation d'où la ville, ainsi vue par son côté nord, présente le plus charmant coup d'œil : **le restaurant du parc**.

7. Plans faits par M. Baillairgé pour une jolie glaçière à être construite à l'Ouest du restaurant.

8. Aujourd'hui et déjà depuis plus de 7 mois, les chars de la voie électrique se rendent au terrain de l'Exposition à Limoilou, en arrêtant en passant au parc, en face la bâtisse et débarcadère des restaurant.



Havre de Québec.

[illegible]

[illegible]

Le Parc Victoria (Parent).

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

5 Construction d'une serre chaude [illegible] corps central surélevé en forme de [illegible]

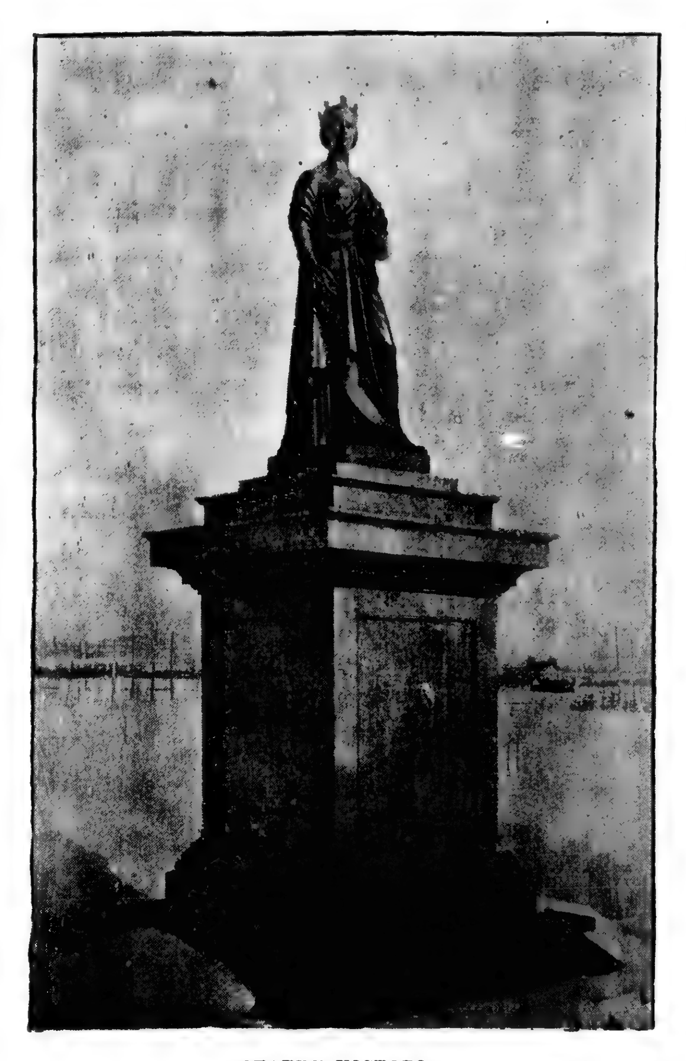
6 [illegible] au parc sur les dessins des Architectes [illegible] la ville, ainsi que par son côté nord, présente le plus [illegible] du parc.

[illegible]

[illegible]



LE CONSERVATOIRE DU PARC.
Les Ailes de 120 pieds chacune. C. Baillairgé, Arcte, 1898.



STATUE VICTORIA

La Statue Jubilé de la reine Victoria au parc Victoria, inaugurée avec le parc en 1896, par Son Excellence Lord Aberdeen, Gouverneur Général du Canada ; promoteur l'Honorable S. N. Parent, Ministre des terres de Couronne, Maire de Québec ; Sculpteur le Maréchal Wood, d'Angleterre, Prix de revient $20,000.00.

« Le parc est [illegible] apprécié par le public et déjà de nombreux divers [illegible] des soirées, des goûters y ont été donnés et [illegible] Aberdeen elle-même y a convié ses amies, l'élite [illegible] à une soirée [illegible] champêtre [illegible].

10 Ce [illegible] parc a été inauguré en 1897 par le [illegible] Aberdeen, alors gouverneur général du Canada, venu d'Ottawa tout exprès pour [illegible]

Ce parc dû à l'initiative de l'honorable S. N. Parent, ministre des terres de la couronne, maire de Québec, est d'une étendue de quelque [illegible] acres en superficie; on le sera quand les parties [illegible] comme elles peuvent l'être [illegible] 100,000 [illegible] par année, de [illegible] de la ville. Le parc [illegible] arbres y auront fait des feuilles [illegible] par un été exceptionnel, entouré d'eau qu'il est [illegible] le plus [illegible] qu'on puisse concevoir [illegible] de la manière proposée par M. Baillargé d'un [illegible] avec terrassement et d'un [illegible] tout autour d'où [illegible] pourra suivre les courses nautiques sur la branche de la St-Charles [illegible] dans un de ses [illegible].

Le site sera doublement [illegible] quand le conseil de ville progressif d'aujourd'hui [illegible] les finances [illegible] Tanguay aura [illegible] projet de [illegible] creuser la rivière au pont Dorchester [illegible] tout temps à demi marée [illegible] les basses eaux étant toujours plus [illegible].

J'allais oublier de dire que la ville [illegible] son ingénieur, a acquis [illegible] Son Honneur le maire au conseil de ville la statue en bronze de Sa Majesté la Reine Victoria, faite en Angleterre par l'artiste [illegible] qui en demandait $20,000.00 et que cette statue [illegible] piédestal est érigée au parc qui porte son nom, y ayant



[illegible]
le [illegible]
du [illegible]
Co[illegible]
Pr[illegible]

9. Le parc est bien **apprécié par le public** et déjà de nombreux dîners publics, des bals, des soirées, des goûters y ont été donnés et Lady Aberdeen elle même y a convié ses amies, l'élite de Québec à une soirée somptueuse et quasi féerique.

10. Ce beau parc a été **inauguré** en 1897 par le lord Aberdeen, alors gouverneur général du Canada, venu d'Ottawa tout exprès pour l'occasion

Ce parc dû à l'initiative de l'honorable S. N. Parent, ministre des terres de la Couronne, maire de Québec, est d'une **étendue** de quelques 100 acres en superficie, ou le sera quand les parties riveraines en auront été nivelées, comme elles peuvent l'être en moins de 5 ans, à raison des 100,000 voyages par année, de cendres, grattures de rues et fumiers de la ville. Le parc, dans peu d'années, quand les arbres y auront fait des feuilles en suffisance, sera par son site exceptionnel, entouré d'eau qu'il est de tous les côtés, le parc le plus attrayant qu'on puisse concevoir, et cela surtout quand il aura été entouré, de la manière proposée par M. Baillairgé, d'un **quai avec terrassement** et d'un garde-fou, de sièges et d'une promenade tout autour d'où on pourra suivre les courses aquatiques sur la branche de la St-Charles qui tient ici le parc dans un de ses replis tortueux.

Le site sera doublement agrémenté quand le conseil de ville progressif d'aujourd'hui, aidé de son ministre des finances, l'échevin Tanguay, aura donné suite au **projet** du maire Parent, de barrer la rivière au pont Bickell pour tenir en tout temps l'eau à demi marée autour du parc : les hautes eaux étant toujours plus gaies qu'à marée basse.

J'allais oublier de dire que la ville sur recommandation de son ingénieur, a acquis sur motion de Son Honneur le Maire au conseil de ville, **la statue en bronze de Sa Majesté la Reine Victoria,** fait en Angleterre par l'artiste, maréchal Wood qui en demandait $20,000.00 et que cette statue sur un joli piédestal est érigée au parc qui porte son nom ; y ayant

été inaugurée par le Gouverneur Général lors de l'inauguration du parc par le même Lord Aberdeen.

Le pont Bickell et écluses ou pertuis.

1. Relevé du site, sondages, forages, plans, devis, estimés d'un pont tournant en acier sur le site du pont Bickell, avec écluses ou pertuis pour tenir l'eau en tout temps à demi-marée au tour du parc Victoria, pour, en en dissimulant les rivages boueux à marée basse, en agrémenter les environs.

2. Soumission à l'ingénieur Hoare, des projets A. Rousseau et de ses prix pour l'amélioration proposée.

3. Rapport de M. Baillairgé sur le rapport de M. Hoare sur le projet Rousseau.

4. Nouveaux plans par M. Baillairgé, ingénieur de la cité, pour pont Bickell proposé et les pertuis voulus. Estimé détaillé de quelques $35,000.00

Les fêtes diverses à Québec.

Prince de Galles ; Mgr. Laval, translation des ossements ; Fêtes Cardinalices ; Carnavals ; Réception de Lord Dufferin, etc., etc., etc. Réception de la Princesse Louise et du Marquis de Lorne. Correspondance à ces sujets re-illuminations, feux d'artifice, transport à prix réduits des visiteurs par les chemins de fer et bateaux à vapeur. Plans et construction d'arches, estrades, etc.

---

1. Dôme illuminé à la place d'Armes, audessus du jet d'eau et bassin aussi illuminés.

2. Cône illuminé à la Place d'Armes.

3. Arche "de la Corporation," coin des rues St-Ursule, St-Louis : cet arche en transept, couronné d'un dôme, formant 4 arches sur les rues N. S. E et O.

4. Autre arche et inscriptions illuminées au même endroit en une autre occasion : cet arche en transept, était aussi couronné d'un dôme, et formait 4 arches sur les rues N. S. E. et O

augura-

estimés
ell, avec
demi-
lant les
irons.
. Rous-

. Hoare

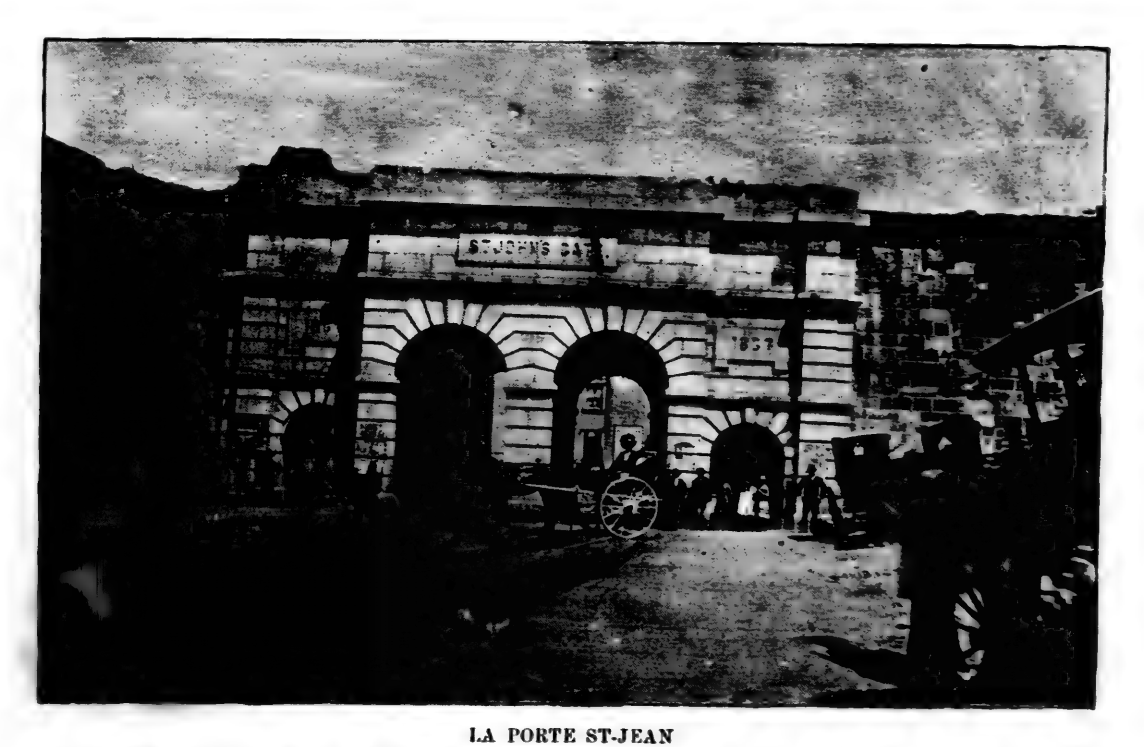
de la
Estimé

ments;
ufferin,
Marquis
s, feux
es che-
ruction

du jet

Ursule,
rmant

ndroit
si con-
. et O



LA PORTE ST-JEAN

telle que reconstruite en 1866 par MM. Larose, Pampalon, entrepreneurs, sous Chs. Baillairgé, architecte — démolie et murs de flanc reconstruits en 1897 — l'ancienne porte St-Jean n'avait qu'une seule baie de 10 pieds.

LA PORTE ST-JEAN

telle que reconstruite en 1866 par MM. Larose, Pampalon, entrepreneurs, sous Chs. Baillairgé, architecte — démolie et murs de flanc reconstruits en 1897 — l'ancienne porte St-Jean n'avait qu'une seule baie de 10 pieds.



5. Pose de la première pierre de la Terrasse Dufferin par Son Excellence, alors Gouverneur Général du Canada.

6. Inauguration de la Terrasse Dufferin par la Princesse Louise et le Marquis de Lorne ; félicitations de la princesse à M Baillairgé : la plus belle terrasse du monde a-t-elle dit.

7. Pose de la première pierre de la porte Kent par la princesse Louise, aidé de l'Ingénieur de la Cité, estrade et appareil aux frais de la Cité : marteau et truelle en argent faits et artistement gravés par C. Duquet, présentés à la Princesse par l'Ingénieur.

8. Pose de la première pierre de la porte St-Louis.

9. Foule de dessins par M. Baillairgé pour les deux carnavals d'hiver.

Divers,

1. Reconstruction de la porte St-Jean, commencée sous M. Baillairgé, 3 mois avant qu'il soit entré au service de la ville comme Ingénieur des Ponts et Chaussées.

2. Abaissement du niveau des murs d'enceinte de la ville depuis la Grande Batterie jusqu'à la porte du Palais : parcours de plus d'un tiers de mille, pour permettre aux touristes de jouir de la vue des environs, de la vallée de la St-Charles et des paroisses environnantes. Cet ouvrage fait aux frais de la ville sous la surveillance de son ingénieur.

3. Enlèvement, démolition des vielles portes de la ville rues St-Louis, du Palais, Prescott, aux frais de la Cité.

4. Construction de la porte Kent et reconstruction de la porte St-Louis aux frais du gouvernement, l'Ingénieur ayant à voir au raccordement des niveaux des chaussées.

5. 2ième reconstruction de la porte St-Jean ; ou plutôt, démolition, élargissement et construction des murs de flanc.

6. Ouverture de la rue McMahon à la rue Richelieu à travers les remparts de la ville et les glacis extérieurs, construction de murs de flanc de soutènement.

Tour Jubilé Victoria projeté à la Place d'Armes et la Fontaine-Rotative-Electro-Chromatique à ériger sur le site du jet d'eau actuel.

7. Tour en fer projeté pour la Place d'Armes, 150 pieds de hauteur pour servir à toutes les occasions de fêtes ou de deuil civique ou national, pour ériger sous la tour ou à son intérieur et à l'endroit de la fontaine actuelle, la fontaine électro-chromatique, à mille jets coloriés et illuminées, surpassant dans ses effets tout ce qu'on a vu jusqu'à présent de plus féerique en ce sens à Chicago, à Paris ou ailleurs. Les plans, les détails complets de cette **fontaine électrique** inventée par M. Baillairgé, brevetée au Canada, aux Etats-Unis et ailleurs, sont en exhibition à l'Hotel-de-Ville, dans la salle des échantillons au 3ème étage, aile sud-Ouest.

L'ingénieur de la Cité à déjà dit, en soumettant ce projet de tour à la considération du conseil de ville qu'au sommet de la pyramide, dépassant ainsi de 50 pieds le point le plus élevé du Chateau Frontenac, serait une galerie de quelques 10 pieds de diamètre servant **d'observatoire** et à la quelle on arriverait par une échelle dissimulée sur les flancs de la tour ; et d'où l'on pourrait à la fois par l'électricité lancer 1000 fusées qui retombant d'une hauteur de plus de 300 pieds du sol, figureraient un immense **parachute** visible de tout Québec, du port et des paroisses environnantes et retombant sur la ville en une pluie d'émeraudes, de rubis, de topazes et de saphires, or, argent, etc., surpasserait tout ce que le monde a vu de plus beau jusqu'à ce jour.

Raisons additionnelles motivant la construction de cette tour — Economie pour la ville de faire une structure qui pour tous temps à venir lui servira pour toutes les fêtes et les deuils publics.

L'ex-ingénieur M. Baillairgé, recommande surtout la construction d'une semblable tour en cet endroit. Ce sera une pièce de résistance pour toutes les occasions de fêtes

publiques. On se rappellera que le cône en tringles de bois blanchi à la chaux et qui n'avait que 100 pieds de hauteur, produisait, lorsque durant les occasions d'illumination publique, il était lui-même illuminé de mille et une lanternes chinoises : un effet que tout le monde disait être féérique. Mais la tour recommandée étant en fer et ornée pourra s'adapter à toutes les occasions possibles d'ornementation diverse. On peut ainsi la peindre tricolore pour fêter le jour où la France aura un gouvernement, autocrate si on le veut, mais stable et permanent. Il faudra bien quelque chose de la sorte. Un monument " en deuil " au décès du Pape actuel, le même monument " en fête " à l'arrivée du Nouveau—" Le Roi est mort,"— " Vive le Roi."—Il le faudra à *fortiori* au décès de la reine Victoria—" La tour en noir et blanc." Le lendemain à l'accession d'un nouveau souverain, la même tour en blanc et rose, pour perpétuer la mémoire du fait. C'est le moment pour le conseil de ville de voter $2,500.00 pour cet ouvrage si nécessaire, puis encore $1,000.00 plus tard pour construire la fontaine électro-chromatique-rotative brevetée par M. Baillairgé, il y a déjà 20 ans ; mais que jusqu'à présent la Corporation n'a pas eu le moyen de construire ou plutôt un maire, un conseil de ville assez osés pour le vouloir ; et qui leur mériterait les témoignages les plus flatteurs non seulement de la ville mais de tout le Canada.

La Terrasse Dufferin et divers.

8. Plans, projet d'une maison d'habitation et conservatoire au jardin du monument Montcalm ; 9. Plans, devis, etc., grand hangar d'emmagasinage proposé au marché du Palais adossé à la brasserie Boswell ; 10. La terrasse Dufferin longue de 1,500 pieds, à 182 pieds au-dessus du St-Laurent, large de 100 pieds en moyenne ; 11. Le Télégraphe G. N. W., l'ingénieur ayant à voir à la position des poteaux ; 12. Le City District telegraph où l'ingénieur était constamment requis d'intervenir ; 13. Le chemin de fer Urbain. L'ingénieur

appelé à voir aux niveaux, alignements, voies d'évitement sidings) ; 14. Le Téléphone avec sa forêt de poteaux dont la disposition a donné on ne saurait quel trouble et inquiétude à l'ingénieur ; 15. Eclairage électrique. Disposition par l'ingénieur de toutes et chacune des 380 lumières d'aujourd'hui.

Le chemin de fer électrique.

Dont l'ingénieur a eu à approuver les niveaux, alignements, la position centrale ou latérale dans chaque rue, les endroits des voies d'évitement ; niveaux, alignement, position des voies d'évitement, etc. Ce système perfectionné dû à l'initiative du maire Parent et du conseil de ville actuel, est une amélioration sur tout ce qui existe de la sorte dans les autres villes du Canada, ou dans celles même des Etats-Unis, ou à l'Etranger.

Cette voie électrique faite d'après les plans et sous l'habile direction de M. l'ingénieur Evans, surmonte à Québec —chose inouïe jusqu'à présent, des acclivités de 1 dans 7 près et durant les deux hivers depuis qu'il est fait, n'a jamais encore cessé de fonctionner.

Les chars balayeurs qui fonctionnent admirablement tenant la voie constamment désobstruée de neige, permettant ainsi aux chars-passagers de fonctionner sans relâche.

Il a déjà été dit que les chars se rendent depuis huit mois au nouveau parc Victoria et au local de l'exposition provinciale à Limoilou.

L'annexion de St-Sauveur.

Malgré le travail immense fait par l'ingénieur de la cité pour amener l'annexion de St-Sauveur, et l'exécution subséquente de cette œuvre, et qu'il n'en ait jamais même été remercié, loin d'en être payé—cela ne l'empêche point de proclamer le fait que le maire Parent et son conseil de ville ont opéré là, et en seulement de 3 à 5 ans, la transformation la

plus magique, sans exagération, dont aucune ville ait jamais été témoin.

Cette annexion ajoute à la ville 55 pour cent de rues additionnelles, et les chaussées en sont toutes gravées de manière à faire envie aux meilleures rues de la ville proprement dite.

Oui tout cela a été fait en 3 années : draînage, aqueduc, chaussées empierrées, trottoirs, cours d'eau, passerelles, puisards, postes de feu et de police, télégraphe d'alarme, téléphone et lumière électrique. C'est à ne pas y croire.

Historique.

Avant 1866, sous la mairie de l'honorable M. Cauchon, il y avait déficits annuels persistants de $13,000.00 à $17,000.00 dans le seul département des chemins. C'est pour faire cesser ces déficits que M. Cauchon fit passer la loi amendant la Charte de la Cité, en établissant le département des travaux. M. Baillairgé, chargé alors de tous les travaux des divers départements, des chemins, des marchés, de la traverse, du feu, de police, d'hygiène, d'aqueduc, etc. ; non seulement mit fin à ces déficits ; mais sauva à la Corporation, durant les 4 premières années de sa gestion ou de 1866 à 1870, la somme de $3,160.00, ou était en surplus de cette somme sur les montants votés à tous ces départements. Cela ne faisait pas l'affaire des comités, accoutumés au patronage ; et à la suite d'un caucus, la clause de la loi établissant le département des travaux, fut révoquée, sous le prétexte assez plausible que c'était trop de responsabilité à mettre sur les épaules d'un seul homme. M. Baillairgé a donc sauvé à la ville pour ces seules quatre années au moins $63,000.00 et aurait de même si on l'eût continué, ès même qualité, sauvé les $243,000.00 de déficit des huit années suivantes dont il est fait question ci-après sous l'en-tête " La situation municipale de 1878."

Un acte inouï.

Vers 1870 fut découvert chez un ex-trésorier de la cité, un déficit de $64,000.00 dans ses comptes. Le conseil de ville pour récompenser M. Baillairgé des $63,000.00 qu'il avait su épargner à la ville durant ses 4 premières années de gestion du département des travaux—et sous prétexte d'économie pour aider à combler le gouffre de $64,000.00 de l'ex-trésorier, décréta une diminution des salaires, et sous ce décrèt M. Baillairgé perdit $2,000.00, c'est-à-dire qu'on lui garda pendant 4 ans ou de 1870 à 1874 $500.00 par année sur son salaire. Les avocats de la corporation interpellés par le maire Chambers d'alors, sur la légalité d'un pareil procédé, déclarèrent carrément la chose *illégale* ; mais ajoutèrent-ils, vous avez ce moyen : " dites à chacun des employés qu'il faut qu'il en passe par là où par la porte." Voler un employé pour combler le déficit d'un autre ! ! ! Et j'ai encore en ma possession cette lettre de nos avocats.

Une trêve aux déficits.

De même que de 1866 à 1870, M. Baillairgé avait ramené l'équilibre dans les finances en sauvant sur ces 4 années plus de $8,000 sur les sommes votées pour les travaux de tous les départements, c'est-à-dire, Aqueduc, Chemins, Marchés, Traverse, Hygiène, Feu, Police, etc., ou $63,000 00 en tenant compte des déficits des années antérieures ; pendant qu'avant lui les déficits annuels avaient été de $13,000 à $17,000 plus ou moins sur le seul département des chemins ; et ont été de 1870 à 1878 de plus de $31,000 en moyenne.

De même sous le Maire et le Conseil de ville actuels, l'équilibre a été encore rétabli.

La situation municipale en 1878.

L'Ingénieur de la Cité pour faire la comparaison de

son économie de gestion de 1866 à 1870, avec celle des 8 années suivantes, sous l'ancien régime, revenu, des comités ; publia en 1878 avec la sanction et aux frais de la Corporation, la brochure portant l'entête ci-haut de "*The Municipal Situation.*" Il y démontra par des états tabulés des montants votés tous les ans pendant ces huit ans aux divers départements déjà mentionnés : Chemins, Marchés, Traverse, Feu, Police, Hygiène, Aqueduc, et des montants dépensés ; qu'il y avait eu déficit durant cette époque de plus de $253,000.00 ; accusant ainsi un déficit annuel moyen de plus de $31,000.00 pour chacune de ces huit années.

La situation municipale financière d'aujourd'hui 1899

Enfin le règne des déficits annuels a cessé et pour toujours, espérons-le, sous la gestion depuis 1878 de l'Ingénieur de la Cité, du Trésorier, du Maire et Conseil-de-ville de ces dernières années, qui ont su y ramener l'équilibre et inaugurer une ère de prospérité inconnue avant ce jour, due pour beaucoup et presque entièrement peut-être à l'autocrate initiative du maire Parent, et heureusement, avec la sanction des Echevins du jour qui ne s'y opposent point, n'y mettent point de bois dans les roues, en ce que cette autocratie d'action du maire les relève vis-à-vis de leurs électeurs, d'une certaine somme de responsabilité ; et qui plus est, il n'est aucunement dérogatoire au Conseil-de-Ville, aux présidents des comités, de laisser à un premier magistrat intelligent la conduite de la barque civique, puisqu'il a réussi jusqu'ici à éviter les récifs des administrations passées et conduit la nacelle à bon port de sûreté.

Mais pendant que celui-ci est aujourd'hui comblé d'éloges, espérons qu'il n'éprouvera pas plus tard un revers de la médaille comme on en a fait subir un aujourd'hui à

qui a contribué lui aussi peut-être à l'ère de prospérité actuelle ; mais qui sort aujourd'hui dépouillé non seulement des $47,800.00 qu'on lui devait il y a déjà 10 ans passés pour ses heures additionnelles de travail, 14 aulieu de 7 de cette longue épreuve ; mais aussi des $5,000.00 d'augmentation du salaire promise depuis 1889—époque de l'annexion de St-Sauveur. Le cas est sans parallèle dans les annales de l'humanité. Mais c'est ainsi que s'accomplit la parole de Dieu " Tu gagneras ta vie à la sueur de ton front."

A tout chacun n'ayant pu plaire
Malgré travail surnuméraire
Il sort sans pension sans salaire
Pour recommencer sa carrière.

Le bureau des échantillons à l'Hôtel-de-Ville
3ème étage, aile sud.

(M. Baillairgé) L'ingénieur a de plus doté la corporation, la ville, de tout un *musée d'échantillons* de matériaux économiques de construction—pierres de toutes sortes, calcaires ou " à chaux," grès, gneiss, granits taillés, polis, et non polis et à faces brutes, à bâtir et à paver—bois divers de construction pour charpenterie, menuiserie, parquetterie—bois d'Australie et autres spécimens avec noms des donateurs : Parent, Bilodeau, Bishop, Vézina, Côté, Larose, Pampalon, DeCourcy, Gignac, Morency, Voyer, Bélanger, Fitzgerald, Williams, Nault, et autres, pour pavages de chaussées—briques diverses ferrées et non ferrées : rouges, noires, blanches, brunes et jaunes au même effet—ciments divers, asphaltes variés, dalles de pierre pour trottoirs — une indication dans chaque cas de leur endroit de provenance ou des carrières dont ces matières

sont tirées. Tuyaux de plomb rongés par des rats, tuyaux enfonte de fer profondément fouillés par l'action seule de fuites d'eau sous pression de 208 lbs. au pouce carré.

Nouveau plan de ville.

Les nombreux changements, améliorations, depuis plus de 30 ans ont motivé un *nouveau plan de ville* contracté par M. Emile Lefrançois mais qui ne sera terminé sensiblement que dans un an, plus ou moins, ou vers la fin du siècle, qui fera voir toutes les nouvelles rues ouvertes, les rues prolongées, les rues élargies, les édifices publics anciens et nouveaux, l'annexe St-Sauveur, le nouveau parc (Parent) Victoria, le parc Frontenac, les bassins Louise, etc., etc., et ce plan était d'ailleurs nécessaire pour servir et valoir en justice, l'ancien étant enfoui sous les traits correctionnels des dernières trente années à ne plus s'y reconnaître.

Les archives du Département des Travaux.

Les archives. Sous les soins aussi de l'ingénieur (M. Baillairgé) a été élaboré un système d'index des archives de son département consistant en des milliers de plans faits par lui, sous lui, et du temps de ses prédécesseurs MM. Hamel et Baillairgé, Larue et d'autres. Aujourd'hui ces plans sont classés, étiquetés, distribués dans une foule d'armoires, sous divers en-têtes, chaque plan numéroté, étiqueté, le tout dans de profondes cases convenables à leurs dimensions et arrangées par ordre alphabétique.

La dette de la Cité enfin consolidée.

Une autre chose à mettre à l'acquit du maire et du conseil de ville du jour est la consolidation de la dette de la cité, que tant d'autres maires ont essayé sans y réussir, et par laquelle nous ne payons plus maintenant que de 4 à 4½ % d'intérêt aulieu des 6 et 7 que l'on payait auparavant.

Honorification de Champlain.

Ne pas oublier non plus la part afférente que la ville à prise par le maire actuel à l'honorification de Champlain, le fondateur de Québec, dans l'érection du superbe monument du coût de plus de $30,000.00 qu'on vient de lui ériger sur un des plus beaux sites de Québec, choisi par l'ingénieur de la cité, au centre même ou sur l'axe de la rue St-Louis et que l'on aperçoit ainsi de loin avant d'y arriver.

Le nouveau parc Frontenac et al.

Le nouveau parc Frontenac est encore à mettre à l'acquit de nos édiles avec son site charmant et pittoresque son kiosque d'abri contre soleil et pluie, ses murs d'entourage renouvelés, aux frais du gouvernement il est vrai, mais par la seule et puissante intervention de notre maire avec l'influence qu'on lui connait. Puis encore le petit parc inférieur au détour de la côte de la Basse-Ville ; l'amélioration du lot qui fait le coin des rues Buade et Lamontagne, et qui a été pendant tant d'années un endroit disgracieux pour la ville ; puis encore le square à la fourche des rues Dauphine, Stanislas et St-Andrews et que sachons-nous encore ; la Place d'Armes réhabilité le jardin du monument mis en ordre, les abords de la terrasse Dufferin avec son nouveau mur de soutènement et d'entourage Le renouvellement au coût de $10,000.00 du plancher de la ter.asse Dufferin et rehabilition de ses 1,500 pieds de garde-fou, ses kiosques et son estrade de la fanfare.

Fêtes civiques à l'Hôtel-de-Villes, etc.

Et avec tout cela notre conseil de ville à fait la part des largesses, de l'hospitalité de la cité en recevant à l'Hôtel-de-Ville magnifiquement décoré à cet effet, avec installation de deux salles de bal pour chaque occasion : nos Gouverneurs allant et venant, nos Lieutenant-Gouverneurs, tous ceux enfin de quelque importance qui ont visité Québec, avec adresses



[illegible]

[illegible]

[illegible] de Champlain.

Ne [illegible] Champlain [illegible] du côté [illegible] de [illegible]

Le nouveau parc [illegible]

[illegible] aux frais [illegible] inférieur au [illegible] et qui a été [illegible] Parc d'Armes [illegible] les [illegible] de [illegible] la [illegible]

Fêtes civiques à l'Hôtel-de-Ville, etc.

[illegible] la part des [illegible] à l'Hôtel-de-Ville [illegible] installation de deux [illegible] Gouverneurs allant et venant [illegible] de quelque importance qui [illegible] Québec avec adresses

LE MONUMENT CHAMPLAIN

pierre et bronze — dessins de MM. Chevré et Lecardonnel de Paris, France.
Promoteurs, Honorable Juge Chauveau 1898, le Maire de Québec *et al.*

de
la
ch
Be
tio
qu
et
so
l'éc
da
Laf

cie
Jea
litic
der
pas
l'ing
de d
tier
celu
sous
de la
coig
quel
pas
avec
catio
la n
erreu
faire
en a

de bienvenue ou de regrets au départ suivant le motivé de la circonstance ; excursions sur le hâvre, à Montmorency, au château d'eau à Lorette, au lac St-Charles, à Ste-Anne de Beaupré et ailleurs ; contribuant encore par des illuminations, feux d'artifiee, arches de décoration sur les voies publiques à nos carnavals d'hiver, fêtes diverses, deuils public, etc., et tout cela ou pour beaucoup au moins avec le concours de son ingénieur M. Baillairgé, de son greffier M, Chouinard, de l'échevin Tanguay, président du comité des Finances, et qui dans trois ans d'ici sera maire, dit-on ; de son trésorier M. Lafrance, aidés des autres officiers de la municipalité.

La Porte St-Jean.

Il est malheureux pour l'ex-ingénieur, qu'il ait à déprécier une partie de l'ouvrage de réédification de la Porte St-Jean ou plutôt des flancs de l'ouverture laissée par la démolition de cette porte. Il dit malheureux, parce que que les dernières impressions persistent et jettent un reflet sur le passé. Mais M. Baillairgé, ose espérer qu'on ne tiendra pas l'ingénieur responsable d'un ouvrage dû au mauvais système de donner un contrat à un homme dont c'est à peine le métier et surtout à un prix qui n'était que moitié à peu près de celui de M. F. Parent qui s'y entend en valeurs d'ouvrage, et sous la surveillance d'un homme qui n'était pas à la hauteur de la position. Il y a à refaire le mur d'aile du glacis à l'encoignure sud-ouest des rues St-Jean et Dauteuil — affaire de quelques $300.00 peut être.—Mais en ceci le contracteur n'est pas seul blamable. L'Ingénieur supposant le vieux mur fait avec de la grosse pierre comme sont les murs de fortification en général, avait spécitié que le mur serait rebâti sur la nouvelle ligne avec la même pierre et en cela il a fait erreur, la vielle pierre étant de trop faibles dimensions pour faire une bonne liaison ; et la poussée des terres mal remplies en arrière et non suivant le devis a fait le reste.

Mur de flanc Nord à réparer plus tard.

Mais le principal défaut à signaler est un ventre ou gonflement dans le principal mur du côté Nord. Il y aura peut être sous quelques années à refaire le parement de ce mur à partir du niveau du premier cordon ou même plus bas et cela pourra coûter peut être $1000.00. Ce défaut est entièrement dû à la poussée des terres activée par les pluies et gelées. Le remplissage devait se faire, comme toujours on doit faire cet ouvrage, par couches successives de quelques pouces et bien battues. L'Ingénieur, on le comprend, avec les mille et une autres choses qui lui incombaient, n'a pu y voir, et avait demandé qu'on nommât un surveillant ; mais quand un conducteur de travaux n'est pas quelque peu ingénieur, et qu'il ne comprend point par lui-même la nécessité d'une chose, il est toujours fort risqué qu'il insiste à l'exécution des clauses du devis. La pierre aussi était trop petite.

Une amélioration à faire à l'endroit de la porte St-Jean.

Si les murs de flanc de cette porte ont été montés à la hauteur qu'ils le sont, c'était en prévision et sous la condition posée par le gouvernement fédéral que la baie en serait franchie par un pont pour rendre ininterrompue la promenade au haut des remparts. Mais cette promenade supposée attrayante et pour cela essentielle, est au contraire, croyons-nous, tout à fait illusoire et inutile. Il n'y a rien à voir de ce côté. Avec la terrasse Dufferin faisant face au St-Laurent et le chemin des remparts en regard de la vallée de la rivière St-Charles et d'où l'on aperçoit toutes les paroisses environnantes, tandis que du côté de l'ouest on ne voit rien, pas une âme qui vaille ne se prévaut de cette promenade au haut de nos remparts

Prolongement de la rue Artillerie Est et Ouest.

D'ailleurs il y aura bientôt à y faire une nouvelle brèche pour le prolongement de la rue Artillerie à la rue St-Anne,

ouvrant ainsi une communication directe entre l'hôtel-de-ville et l'Avenue des Erables au centre du cartier Montcalm, amélioration grandement et depuis longtemps motivée et demandée par les citoyens de ce quartier.

D'ailleurs encore, ces murailles disparaîtront peut être avant longtemps, entièrement de la scène. Je crois donc devoir recommander de faire comme le maire et le conseil ont fait, à ma suggestion, dans le cas de l'ouverture dans les murs de fortifications à la jonction des rues MacMahon et Richelieu ; c'est-à-dire, de démolir les murs de flanc de la Porte St-Jean jusqu'à une hauteur d'une dizaine de pieds plus ou moins du niveau du sol, ou si l'on veut jusqu'à audessus du premier cordon et de renvoyer les terres en talus de chaque côté, ce qui aura un bien plus bel effet et rendra la situation en cet endroit moins cabanée, plus dégagée, plus esthétique qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Pavage.

Un excellent rapport par Mr. Livingstone, ingénieur anglais, à la suite d'un voyage aux Etat-Unis, met en relief la supériorité accentuée du pavage en blocs d'asphate ainsi appelé, à comparer à l'asphate (sheet asphet en anglais) posée par couches comme on l'a fait ici et comme d'ailleurs cela se fait presque généralement aux Etat-Unis et ailleurs. Ces blocs sont formés de pierre plus ou moins granitiques ou non bitumineuses broyées, réduites en poudre, comme on le fait pour l'asphalte posé par couche, puis mêlé de 10 pour cent de vraie asphalte, ou de pur bitume et refaçonné en briques de quelques 12 pouces de long sur 4 à 5 de large et variant de 3 à 4 pouces d'épaisseur suivant le plus ou moins de traffic de la chaussée à en être enduite. Livingstone dit qu'il a vu de ces pavés qui avaient déjà plus de 15 années de durée sans paraître plus mal se comporter qu'au premier jour, et qu'il en a lui même fait en Angleterre qui a déjà 27 années de duré et est encore bon sous tous les rapports. Votre ex-

ingénieur recommande donc que l'on fasse essai de ce pavé et surtout pour les rampes faciles ou les joints auront pour effet de rudoyer assez la surface pour empêcher les chevaux d'y glisser.

Pavage des Côtes.

Tout les ingénieurs de l'ancien et du nouveau monde sont d'accord sur le fait que pour les côtes, nul autre chose que la pierre, le granit en largeurs de trois et demie à $4\frac{1}{2}$ ne saurait offrir les garanties nécessaires de durabilité et d'une surface assez accidentée par les joints pour que les chevaux ne soient pas en danger d'y choir. Les ingénieurs du monde entier s'accordent aussi à dire que pour les rues étroites surtout et à grand traffic, il faut du granit ou des blocs d'asphalte et non point de l'asphalte par couche. Ceci s'appliquerait surtout à la rue St-Paul à partir du square Parent à la rue St-Pierre et a fortiori à la rue St-Pierre elle-même.

En même temps il est acquis à l'expérience de longues années que le macadam bien fait est un excellent pavé, et surtout parcequ'il est si facile à réparer sans arrêter le traffic, et ne peut faire que des baisseurs, des inégalités non accentuées et jamais des trous comme dans un pavé en pierre où les blocs s'usent ou s'enfoncent et causent des inégalités qui font désagréablement et pernécieusement sauter et casser les voitures.

N'employer pour le pavage que de la brique de 5".

M. Baillairgé a déjà eu occasion d'écrire à l'assist.-ingénieur et au maire d'insister à ce que la Cie de pavage n'emploie que de la brique de 5 pouces pour les pavages à faire avec ce matériel et ne pas permettre celle de 4. Le 5 fait un pavage beaucoup plus résistant contre les enfoncements ou dépressions à la surface.

Pavés à réparer.

Une partie du pavé de la rue Dambourges s'enfonce et a besoin d'être réhabilité à niveau, mais ce n'est pas la faute

ce pavé
nt pour
chevaux

monde
e chose
à 4½ ne
et d'une
chevaux
monde
tes sur-
cs d'as-
s'appli-
Parent
e-même.
longues
, et sur-
traffic,
non ac-
n pierre
égalités
t casser

e 5".

st.-ingé-
e n'em-
à faire
fait un
ents ou

nce et a
la faute



PONT TOURNANT EN FER-ACIER

de quelques 350 pieds de longueur, à quatre baies, sur cinq piliers en granit, conduisant de la nouvelle Avenue Parent au Parc Victoria. Ingenieur Chs. Baillairgé 1896, construit par A. Rousseau & Cie de Montréal.

PONT TOURNANT EN FER-ACIER

de quelques 350 pieds de longueur, à quatre baies, sur cinq piliers en granit, conduisant de la nouvelle Avenue Parent au Parc Victoria. Ingénieur Chs. Baillairgé 1896, construit par A. Rousseau & Cie de Montréal.



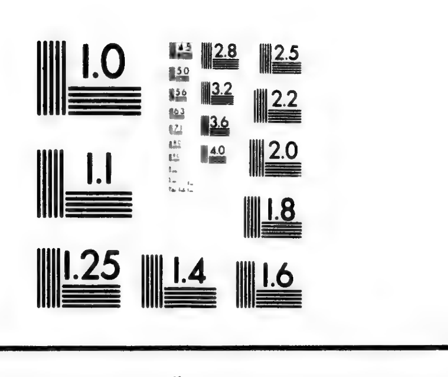


PONT TOURNANT EN FER-ACIER

de quelques 350 pieds de longueur, à quatre baies, sur cinq piliers en granit, conduisant de la nouvelle Avenue Parent au Parc Victoria. Ingénieur Chs. Baillairgé 1896, construit par A. Rousseau & Cie de Montréal.

de quelques 350 pieds de longueur, à quatre baies, sur cinq piliers en granit, conduisant de la nouvelle Avenue Parent au Parc Victoria. Ingénieur Chs. Baillairgé 1896, construit par A. Rousseau & Cie de Montréal.

IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)



6"



4.5
5.0
2.8
3.2
2.5
3.6
2.2
4.0
2.0
1.8
1.1
1.0



de M. Bilodeau qui a fait ce pavé il y a déjà 4 à 5 ans. Cela tient de ce que le remplissage derrière le mur de soutènement de cette rampe accentuée n'a pas été refoulée comme il aurait dû l'être.

Rejointoiement des pavés.

Insister à ce que les contracteurs de pavés en pierre, là où les joints sont en partie vide ou ont été remplis de mauvais ciment à trop de sable ou trop clair d'excès d'eau, ou le ciment tué ou noyé par l'excès d'eau et cela tant pour les pavés en pierre que pour ceux faits en brique par la Cie d'Asphalte, aient à les rejointoyer d'une manière convenable.

Le pavage du « rond de chaînes."

Voir à cet endroit ce que la jalousie, les mauvaises langues peuvent faire. L'on avait parlé contre cette brique de Laprairie, or voilà déjà 2 à 3 ans que ce pavé est fait et pas une seule brique encore n'a failli. Mais les joints devraient en être comblés, non pas au goudron parce que c'est trop cassant, trop fragile ; mais en asphalte.

Joints en asphalte.

L'ex-ingénieur recommande que dorénavant les joints des pavés se fassent en matière bitumineuse aulieu de ciment. C'est-à-dire en asphalte coulé dedans à chaud et les joints comblés ; le retrait pour les chevaux se ; faisant toujours assez vite, sauf dans les côtes où on peut laisser l'asphalte 2 à 3 lignes en sous-œuvre du niveau de la pierre.

Les ponts tournants du parc Victoria.

Comme la porte St-Jean ont été donnés à trop bas prix et comme toujours certaines parties de l'ouvrage ont été négligées ou mal faites. Il y a déjà eu à y faire des réparations et il conviendrait de refaire en partie la table tournante de chaque pont, c'est-à-dire refaire à 2 épaisseurs en fer forgé la lisse sur laquelle tourne le pont et le système de roues qui en permet la rotation sur son axe. Ceci coûtera sensiblement $500.00 chaque pont.

Nettoiement de la ville : Hygiène.

Montréal vient de reprendre à faire par Elle-Même le nettoiement des rues qui se faisait au contrat depuis quelques années. Elle a bien fait, New-York aussi avait essayé ce système et sous le Col. Waring, est retourné au mode plus certain, plus prompt, plus économique et efficace de faire l'ouvrage à la journée ; donnant ainsi plus de chance aux contribuables nécessiteux d'obtenir de l'emploi, chacun à son tour dans les divers quartiers de la ville. Nos déchets sont de quelques 50,000 voyages de charretier par année.

Le nouveau dépotoir.

Heureusement que nous avons maintenant un vaste dépotoir pour les déchets de la ville, c'est-à-dire les parties riveraines ou basses autour du parc Victoria. Mais pour que comme dépotoir, ce voisinage ne devienne point une nuisance pour le parc ou ceux qui le fréquentent — l'ex-ingénieur a à peine besoin de rappeler à Son Honneur le Maire et au Conseil-de-ville, la nécessité d'y tenir une force suffisante d'employés sous la surveillance de M. Morency, pour que toutes mauvaises vidanges, ou odorantes, soient immédiatement, en les y déposant, enterrées, recouvertes de boues ou grattures de rues, fumiers etc., à recouvrir plus tard d'une bonne couche de terre végétale pour les fins d'extension du parc et de son ornementation continu.

Le dépotoir actuel.

Et si même l'on continuait à faire de la Pointe aux Lièvres le dépotoir, comme depuis quelques dix années passées il y aura à observer les mêmes précautions car comme le Dr Catellier le remarquera ; les vents du Nord-Est—nos vents ordinaires de l'année, porteront vers le nouveau Parc toutes les effluves de ce dépotoir et rendront le parc inhabitable, " infréquentable " par nos citoyens et les touristes étrangers.

Le grand égoût collecteur.

Ne pas perdre de vue non plus, ne pas oublier la nécessité un jour, si non de suite, de donner exécution au projet de M. Baillairgé d'un égoût collecteur qui de l'Ouest de St-Sauveur jusqu'au St-Laurent intercepterait tout le drainage de la ville, c'est-à-dire d'au moins huit sur les 10 quartiers de la ville et la conduirait directement au larges eaux du St-Laurent par la partie déjà existante du collecteur proposé sur la rue St-André entre Ramsay et la Douane. Et ce serait bien le temps propice de commencer ce travail maintenant ; puisque la Législature vient de nous autoriser à emprunter un second quart de million pour améliorer la ville ; car, qu'on y pense sérieusement, les eaux riveraines du nouveau parc sont étroites, et peu profondes et, comme sur les 10 millions de gallons d'eau qui entrent en ville par l'aqueduc, il y en a au moins les quatre cinquièmes qui s'en retournent de ce côté-là à la rivières St-Charles, sous forme de drainage, une aussi grande accession d'eaux domestiques ne peut sous le rapport sanitaire qu'être préjudiciable à la pureté de celles que l'on devrait trouver dans le voisinage d'un parc, à ses abords mêmes.

Les saletés domestiques.

Votre ingénieur en se retirant du service civique ne sait pas trop s'il doit patroner le système en vogue à Montréal, à New-York et ailleurs, à Paris même où il en a vu le fonctionnement : du dépôt, tous les soirs ou toutes les semaines ou deux à trois fois la semaine, suivant les besoins, suivant les quartier, suivant l'importance des rues et boulevards, des déchets accumulés durant l'intervalle de 24 ou de 48 heures, de 2 ou 3 ou 7 jours. On s'en plaint en certains endroits, et il est certain que Montréal le matin, les autres villes sont loin de présenter à la vue de celui qui fait une sortie quelque peu matinale, rien d'agréable à la vue ou au flair le moins délicat.

Enlèvement, de tous les jours, des déchets domestiques.

Cependant c'est bien là le meilleur système croyons-nous d'assainissement au jour-le-jour—Mais alors que Son honneur le Maire, le Conseil de ville insistent par l'entremise de la Police qui est censée être en patrouille la nuit, que comme on le fait à Paris, le contracteur, si ça se fait au contrat—les hommes du Dépt. des chemins, si ça se fait à la journée et c'est cela que nous recommandons — puisque partout on se plaint du dilatoire continuel de ces ouvrages donnés au contrat—que ça se fasse la nuit, c'est-à-dire durant les petites heures de la nuit c'est-à-dire après minuit, où les derniers déchets de la journée devront être mis dehors ou avoir à attendre au lendemain pour y être mis et enlevés. Pour donner le temps aux employés de dormir, par exemple pendant 5 à 6 heures sur les 24, ce qui est suffisant, c'est-à-dire de 8 à 9 du soir à 2½ du matin. Cet enlèvement de déchets en été devrait se commencer à 3 heures du matin et être terminé à 5 heures, afin que l'atmosphère ait le temps de se récupérer de fraîcheur avant 6 heures ou tout le monde est ou devrait être sur pied. En hiver, ce serait par exemple de 5 heures à sept ou de 4 heures à six.

L'enlèvement des déchets au contrat, laisse beaucoup à désirer. Montréal a repris à le faire faire "à la journée."

Nous parlons avec connaissance de cause : sous le système au contrat dont vient de se débarasser Montréal, après une bataille à cet effet, nous avons vu trainer les vidanges-là et dans les principales rues de la ville jusqu'à 8 et 9 heures du matin et souvent y passer le dimanche tout entier au grand disgracieux de la municipalité. Il faudrait aussi que la police ne permit point de sortir aucun déchets pendant le jour ou avant 10 heures du soir dans les faubourgs et de onze heures à minuit sur les rues principales ; et de plus, les paniers, boîtes, quarts et barils de toutes sortes qui servent de récep-

tacles aux cendres et saletés, ne devraient pas être tolérés sur les trottoirs durant le jour, mais internés par les propriétaires et demeurer internés jusqu'à l'heure règlementaire. Un semblable système fidèlement exécuté ne laisserait rien à désirer.

La séparation des déchets—Le système séparé.

A notre médecin civique M. Catellier à considérer si malgré que le système séparé des cendres et des saletés domestiques ait ses avantages économiques — les cendres servant dans certaines villes avec du ciment, à la confection des trottoirs ; les autres déchets, de fumier où à des fins de fertilisation—Au médecin civique disons-nous à voir si sous le rapport sanitaire il ne vaut pas autant ou mieux mêler au fur et à mesure les cendres aux autres déchets pour éliminer, dissimuler de suite tous les mauvais effets de saletés qui laissées autrement à elles-mêmes pendant de 18 à 24 heures pouraient durant cet intervalle, pendant les chaleur d'été, produire des odeurs et effets insanitaires des plus désagréables.

La position d'"Ingénieur de la Cité."

—

Il est impossible, tout d'abord, qu'un seul homme remplisse à la fois les devoirs d'" ingénieur de la cité," " architecte de la cité" et " arpenteur (inspecteur) de la cité." L'ex-ingénieur, M. Baillairgé, l'a fait pendant 32 ans, mais nul autre ingénieur ne donnerait comme lui 14 heures de son temps à une pareille besogne, eut-il même les aptitudes pour.

Du temps de son prédécesseur, M. Hamel, qui n'était que simple inspecteur, arpenteur, les halles des marchés, postes de police, etc, se faisaient au concours public et c'est là le mode qu'il convient d'adopter. Ce système est rationnel, et juste, tant pour une municipalité que pour une province, le gouvernement fédéral et toutes les villes du Canada et à l'étranger.

Notre maire actuel, son conseil de ville ont consacré ce principe en mettant au concours public les postes de pompiers Nos. 3 et 5, échus à mon ancien élève M. Peachy, architecte, le nouvel hôtel-de-ville fait par MM. Tanguay et Vallée, le poste du feu, No. 8, à St-Sauveur, érigé sur les dessins de feu M. Paul Cousin.

Mettre les plans-projets des constructions civiques au concours public.

C'est ce que font aussi Montréal, Toronto et les autres villes du Canada, des Etats-Unis et à l'étranger.

C'est aussi ce que font nos gouvernements provinciaux, fédéral, impérial, et en un mot tous les gouvernements, toutes les municipalités.

Il suffit de rappeler que New-York a aujourd'hui plus de 130 ingénieurs et architectes à son service pour le faire comprendre.

De cette manière la municipalité, le gouvernement fournit à chacun une occasion de gagner sa vie et les contribuables à la chose publique ont le droit de s'y attendre.

L'Ing. de la Cité ne peut être officiellement diplômé.

"L'ingénieur de la cité" n'a pas besoin d'être ingénieur diplômé. D'ailleurs, il n'y a ni au Canada, ni en France, ni en Angleterre d'autorité reconnue pour conférer à un ingénieur un diplôme de capacité. On obtient cela que d'un collège, une université et ce n'est pas cela qui constitue un ingénieur pratique.

Il n'est pas essentiel que l'Ing. des ponts et chaussées de la ville soit arpenteur juré.

"L'ingénieur de la cité" n'a pas besoin non plus d'être un arpenteur juré, car il ne peut intervenir qu'ex-parté dans un bornage entre la ville et un individu, ou une autre municipalité. Il suffit qu'il ait les connaissances générales d'un

arpenteur, d'un ingénieur pour lui permettre de juger du travail fait par un ingénieur, un arpenteur exerçant la profession, et qui lui aussi a droit à sa part du patronage de la ville.

Aujourd'hui, les Compagnies contractantes soumettent elles-mêmes leurs plans-projets pour ponts, etc.

Aujourd'hui, comme on le sait, les plans de ponts, etc., se font plutôt par les soumissionnaires par l'entremise de leur ingénieur que par l'ingénieur de la municipalité elle-même et à preuve c'est que dans le cas du pont proposé sur le St-Laurent au Carouge, l'ingénieur de la Cie., M. Hoare, n'a été appelé qu'à faire les relevés nécessaires du terrain, les sondages, les forages, la coupe, et un plan général indiquant la position approximative des piliers ou tours, et les avis dans les journaux à l'effet voulu, demandent que les compagnies constructives de ponts fournissent chacune avec sa soumission son propre plan de superstructure au moins, si non de la structure tout entière.

De même pour ce qui est des bâtisses.

Le même système s'accentue déjà pour la construction d'édifices publics et autres. Un syndicat de construction emploie lui-même un ou plusieurs architectes et soumet avec son prix les plans et devis d'après lesquels il est prêt à vous bâtir.

Il nous faut forcément en venir-là ! Mettre les plans au concours public ; ou en charger un ingénieur, un architecte spécial. "Chacun à son tour."

Il faut en venir là ; car encore une fois l'ingénieur d'une ville de l'étendue, de l'importance de Québec n'a pas trop de temps à sa disposition pour la besogne ordinaire du bureau, voir aux expertises dans les cas de procès en dommages ou en expropriations, préparer les plans généraux des améliorations

proposées de rues à ouvrir, à élargir, à prolonger, des parcs et places publiques et à s'occuper de leur nivellement, pavage, drainage, etc., les procès-verbaux de chaque terrain à exproprier, la question des bâtisses dangereuses de construction ou pour le feu, etc. L'ingénieur a aussi à s'occuper de faire donner par ses assistants, après examen des plans de bâtisses à construire, des permis pour leur confection, des notifications pour confection, réparation de trottoirs, trappes de caves, grillages dans les trottoirs, dalles et dallots, voir aux témoins pour les procès de et contre la ville, pour expertises, etc., mille autres choses trop long à détailler ici, sans avoir autre chose à faire.

Moyen de s'assurer les plus hautes capacités et de rendre justice égale aux contribuables.

De cette manière la ville s'assurera le meilleur talent de ses architectes et ingénieurs tout en étant juste envers les contribuables en fournissant à chacun l'occasion de s'acquitter de ses redevances municipales et de même pour l'exécution des bâtisses, ponts, etc., tout devrait se faire au contrat sauf peut-être les simples réparations que le maire, un comité, par son ingénieur, peut confier à un contribuable soit à la journée ou à prix convenu à l'avance quand l'enjeu en vaut la chandelle.

UN INGENIEUR CONSULTE

UN SINE QUA NON

Ce qu'il faut à la ville avec le système des concours préconisé plus haut — est un ingénieur consulte de grande et longue expérience, auquel seront soumis pour son rapport, ses recommandations et suggestions, tous les plans-projets quelconques de ponts, bâtisses, questions d'aqueduc, drainage, d'hygiène, d'assainissement, de solidité des constructions projetées civiques, publiques, et privées ; de sûreté contre le feu, des moyens d'évasion en cas de feu—en un mot de tout ce qui a trait à la chose municipale.

Extrait du *Quebec Mercury*, du 22 Avril, 1895.

The City Engineer.

The report of the Finance Committee of the City Council relating to the appropriations for the current fiscal year brings to mind the grave injustice done the City Engineer year after year. There is not an official in the employ of the city who has been so badly treated by the Council and we trust now that there is a surplus in the treasury that Mr. Baillairge's great services to the city and his claims to an augmentation of salary will not be overlooked. There is no place of its size on this continent that so inadequately recompenses its chief engineer as Quebec does, and the least the City Council could do in Mr. Baillairge's case is to enquire into his claim. Several large taxpayers and influential citizens who have sat at the council board, and who are cognizant of the extra services our City Engineer has rendered Quebec and thereby saved it large sums of money at various times, have spoken favorably of an increase of salary. Mayor Parent has now an excellent opportunity to do a simple act of justice to an old and faithful civic employe, and His Worship and the Council will have the support of all right-thinking citizens if they accord an attentive hearing to Mr. Baillairge's long-standing grievance.

Version française de l' « Editorial » du « Quebec Mercury » du 12 avril 1895 sur ce que doit la ville à l'ingénieur de la cité.

Extrait du « Quebec Mercury Editorial » du 22 avril 1895.

TRADUCTION.

Le rapport du comité des finances du conseil de ville, ayant trait aux appropriations pour l'année courante, nous rappelle la grave injustice faite à l'ingénieur de la cité d'année en année.

Il n'y a pas, à l'emploi de la cité, un officier qui ait été aussi maltraité par le conseil, et nous espérons, maintenant qu'il y a un surplus au trésor que les grands services rendus à la ville par M. Baillairgé, et ses droits à une augmentation de salaire ne seront point méconnus

Il n'y a aucune ville de sa grandeur, sur ce continent, qui rémunère d'une manière aussi insuffisante (so inadequately) son ingénieur en chef que le fait Québec ($2,000.00, pendant que les autres villes payent de $4,000.00 à $6,000.00) et le moins que puisse faire la ville est de s'enquérir de sa réclamation.

Plusieurs citoyens influents et payant de fortes taxes, qui ont occupé un fauteuil au conseil de ville, et qui connaissent les services additionnels que notre ingénieur de la cité a rendu à Québec, et lui a ainsi épargné en différents temps de fortes sommes d'argent, ont parlé favorablement d'une augmentation de salaire.

Le maire Parent a maintenant une excellente occasion de faire un acte de simple justice, à un vieil et fidèle employé, et son honneur et le conseil auront le support de tous les citoyens bien pensants, s'ils prêtent une oreille attentive à ce grief (long standing grievance) de M. Baillairgé de si longue durée.

Quelques données ayant trait à l'étendue de la ville, ses rues, etc.

L'état publié par l'ingénieur de la cité en 1866 sous l'entête de *Statistiques Civiques* fait foi des quantités suivantes.

Longueur de la ville de l'extrémité Ouest de St-Sauveur à l'extrémité Est du bassin Louise. 2.615 milles.

Largeur de la ville sur la ligne de la rue St-Ours, du St-Laurent à l'extrémité Nord de la Pointe-aux-lièvres........................ 2.102 milles.

Périmètre ou pourtour de la ville et de St-Sauveur.................................. 8.636 milles.

Superficie totale de la ville........ 2.306 milles carrés.

Longueur collective des rues de la ville proprement dite 43¾ milles, de St-Sauveur 18 milles, formant ensemble une longueur totale de.... 60¾ milles.

Donc St-Sauveur a ajouté 42 par cent à l'étendue de nos rues ; mais rien au salaire de l'ingénieur....................................

Superficie totale de la ville.... 64,287,933 pieds carrés.

Longueur collective des trottoirs....... 111.231 milles.

Longueur collective des passerelles....... 6.477 milles.

Longueur collective des cours d'eau.... 111.231 milles.

Le nombre de poteaux de télégraphe, de téléphone et de lumière électrique qui payent taxe à la ville est de........................ 2,535.

Longueur des cables et fils, plus de...... 1,000 milles.

Pour autres détails, voir les statistiques civiques de 1866 par M. Baillairgé.

Y compris les distances de l'Hôtel-de-Ville et du Château Frontenac à tous les points de la ville, et les longueurs de promenades à St-Foye, Carouge, les deux Lorettes, les deux lacs St-Charles et Beauport, au sault Montmorency, au bout de l'Isle en hiver, etc., etc., voir les *Statistiques* publiées en en 1866 par l'ingénieur de la cité. 30 pp. Oct. Vincent & Frères.

AMENDE HONORABLE.

L'inspirateur de l'alinéa "notre maire, un petit tyran" dans "Les Enseignements de la Vie" peut avoir été froissé et on le serait à moins lorsque depuis 30 ans on vit de promesses non exécutées ; mais ce mot est un lapsus calami : car en M. Parent il n'y a, il n'y a jamais eu rien de petit — tout chez lui a été grand et honorable "above board" comme l'on dit en anglais, et quant au mot tyran, si je l'ai soufflé à l'auteur, ce n'est point dans son acceptation lexique d'homme

qui gouverne avec cruauté. Je n'ai jamais rien vu de tel, chez notre premier magistrat — je n'ai dû vouloir faire entendre le mot que comme synonime d'autocrate, et sous ce point de vue je n'ai pas de reproches à me faire, puisque d'après moi et comme je le dis dans ce rapport, c'est précisément cette autocratie de sa part qui a fait marcher les choses si rondement depuis qu'il occupe le siège de premier magistrat de la ville. Plut à Dieu que la France aujourd'hui en eut un de la sorte : ce serait alors "Ça valait la peine assurément de changer de gouvernement." Laurier et Marchand gagneraient aussi à l'être un peu.

Le motivé de la chose.

Mais qu'on le remarque bien, c'est trois mois avant que l'alinéa incriminé ait paru, que ma démission m'était intimée ; nominalement, m'a-t-on dit, parce que l'on me considérait malade et qu'il fallait de mon vivant céder la place à un autre, pour qu'il put profiter de mes renseignements avant mon décès ; mais en réalité parceque je suis un peu revèche, pas assez confidentiel et on le serait à moins, encore une fois, après 33 années de travail ou j'ai été payé pour 7 heures par jour pendant que j'en faisais 14.

Trois mois de repos à 18 heures de travail par jour.

Je suis content néanmoins du sursis que m'a donné ma retraite. Ces trois mois, ou depuis la fin de décembre 1898, ont été pour moi un véritable repos ; mais qu'on n'aille pas croire que je parle d'un repos comme beaucoup l'entendent. Le repos pour moi est la continuation de mon travail depuis 60 ans, de 18 heures par jour ; mais un travail que j'aime : la rédaction du rapport civique que voici : la rédaction de mon bilan de 21 ans avant d'entrer au service de la Cité ; la rédaction de ma bibliographie, de ma biographie de chacun des membres du "Club des 21," de 1879 et trois mémoires à lire au 23 mai prochain devant la Société Royale du Canada savoir : "L'antiquité de la terre" pour la section de Géologie, "La vie, l'Evolution, le Matérialisme, pour la section III des

sciences ; enfin pour la section II ou de littérature française— l'Enseignement du grec, du latin dans nos collèges—l'utilité des racines helléniques et autres dans l'appréciation de la signification des mots techniques et scientifiques ; et dans la composition de nouveaux mots que les progrès des arts, sciences et manufactures de nos jours peuvent motiver.

Rapports entre l'ingénieur, ses assistants et le Conseil de ville en général.

L'ex-ingénieur n'a qu'à se féliciter de la manière honnête, active et intelligente dont il a été secondé depuis tant d'années, c'est-à-dire, depuis qu'ils sont là, par MM. les contremaîtres Verrault, Chouinard et Marcel Rochette, et par ses assistants MM. W.D. Baillairgé, J. Gallagher, ingénieur actuel de l'aqueduc, H. O'Donnell, arpenteur et ingénieur, E. Lefrançois, arpenteur, et les sous-assistants Sharples et autres ; par M. Siné le jardinier en chef de la ville, M. Morency contremaître au parc Victoria et autres ; de ses rapports enfin avec son honneur le maire, le président du comité des chemins, les présidents des comités des marchés, de la traverse, du feu, de police, de l'aqueduc, etc., et du conseil de ville en général, plus soigneux d'ordinaire des fonds publics que des leurs surtout en ce qui regarde le soussigné à l'endroit de ses trop justes réclamations. Et si l'ingénieur de son côté a à se reprocher quelque chose : ses lapsus-calami, son humeur quelquefois un peu agri, que chacun se dise qu'il l'aurait été à moins, si comme lui il avait été 33 ans à attendre l'accomplissement de promesses jamais réalisées en vue d'un travail de 14 heures par jour en moyenne depuis un tiers de siècle.

Le futur du département des travaux de la corporation.

L'ingénieur a déjà dit que le système le plus rationnel est, dans le cas d'une bâtisse de quelque peu d'importance à faire, d'en mettre le projet au concours public ou d'employer un architecte : pour un pont, un ingénieur, car ; il est impos-

sible que tout continue de se faire comme jusqu'à présent par un seul homme, comme M. Baillairgé l'a fait depuis 1866. Le système proposé est le plus juste aussi envers les contribuables, mettant ainsi chacun tour à tour dans la position de faire valoir son talent et de gagner quelque chose. C'est le système préconisé partout de nos jours. Votre ex-ingénieur croit ne pas se tromper en vous disant qu'il a l'intuition des bonnes et belles choses; mais peut être moins le talent de les concevoir lui-même que d'en juger lorsqu'elles sont projetées par d'autres. Alors, ayant à cœur le bien être de la ville, et intéressé qu'il l'est à son " agrémentation " (il suggère le mot, n'en déplaise à l'Académie) il

se verrait avec plaisir consulter

après les divers projets mis au crayon, afin d'éviter les défauts que l'on voit partout ; et que deux têtes au lieu d'une sont plus efficaces à conjurer ; comme la lourdeur du haut du

Bureau de Poste

ou les croisées du 3ème étage n'ont que la moitié au lieu du tiers qu'ils devraient avoir de la hauteur des croisées des étages inférieurs et trop de massif audessus—

La Cour de Justice

où les pleins et les vides ne sont point dans le rapport voulu,

le Restaurant du parc Victoria,

qui est trop enfoncé dans la terre pour y permettre des cuisines et caves utilitaires au rez-de-chaussée et eu égard à l'exhaussement futur du terrain.

Le nouvel Hôtel-de-ville

où pendant que tout le reste est bien, les galeries sont trop haut placées dans les salles du Recorder et du conseil de ville et les planchers partout de beaucoup trop faibles—

Le poste du feu No. 5

près la douane, où les fondations ne sont point tout à fait ce qu'il y faudrait—Elles laissent à désirer.

La halle Champlain

où les étages supérieurs sont absolument de trop et inutiles, ne rapportant à la ville pas même un pour cent de ce qu'ils lui coûtent—

La porte St-Jean

où les murs devraient être descendus au premier cordon et les terres renvoyées en glacis au nord et au sud.

L'Hotel-Dieu

où en éliminant partie de la saillie disgracieuse du terre-plain en front la bâtisse, on aurait pu raccorder par une courbe gracieuse les rues du Palais et des Ramparts, tailler le terre-plain en plateaux et glacis successifs comme à l'hôpital Victoria à Montréal, ou comme Tanguay l'a fait autour de l'hôtel de ville ; puis profiler son mur d'entourage par degrés ou gradins successifs sur les deux rues et dégager ainsi l'encoignure Nord-Ouest de l'édifice, aujourd'hui disgracieusement cachée à la vue de qui monte la côte du palais, par le mauvais effet d'un terre plain mal adapté aux niveaux riverains du carrefour des trois rues.

Les bâtisses du parlement

de trop peu de profondeur 50 au lieu de 60 pieds pour y faire des bureaux qui ne soient point des boyaux, des escaliers à rampes moins accentuées, et où l'entrée de parade du côté de la ville est par trop reserrée pour la circulation des attelages et où il manque un portique pour y descendre de voiture à ciel-couvert

Une terrasse, pâtée de maisons de la grande allée

Côte à Perrault, où il n'y a qu'un étage sur rez-de-chaussée et mansarde à la française ; tandisque pour un toit français,

il faut au moins deux étages en sous-œuvre comme au bloc Bilodeau,

Un patinoir

(n'en déplaise à mon ami Stavely) dont le portail est affreux, mais qui s'est racheté en faisant

Rue St-Ursule, une Manse

qui est un vrai petit bijou de goût esthétique,

Un club Union

rue St-Louis à lugubre façade,où il eut fallu démolir et refaire ou au moins avec toiture mansarde au lieu des lucarnes sépulchrales qu'on y voit, et les hideux " bay-windows " oriels qu'on y remarque—enfin

Un nouveau bloc rue St-Ursule

mais qu'il est encore temps de corriger par des colonnettes et arceaux, ou en enlevant les gardes-soleil ou parapluies qui, audessus des croisées du 3ème étage, cachent disgracieusement la jolie corniche, y sont trop peu saillantes d'ailleurs pour être d'aucune utilité pratique, et où les grandes pièces ou chambres de devant, seront insuffisamment agrémentées d'air et de lumière par l'unique fenêtre qu'on y remarque.

La nouvelle Chapelle du Séminaire

où les galeries trop haut placées vont être descendues aujourd'hui à assez grands frais—

L'église des Tertiaires

où les jubés latéraux sont trop étroits, en rapport avec la largeur de nef—

La chapelle du Sacré-Cœur à la Basilique

où les impostes sont de 6 pouces trop haut pour le rapport qu'il devrait y avoir entre les parties droites et cintrées des ouvertures. Au Patronage c'est le contraire.

La salle des promotions à l'Université-Laval,

distorse (distorte serait plus euphonique) dans ses niveaux de plancher et galeries latérales, par avoir contrecarré M. Baillairgé qui y voulait de fortes poutres en fer sous les solives ou des colonnes à l'effet contraire dans les étages inférieurs ; mais où ces colonnes auraient nui dans les salons ; pendant qu'à la cour de justice, où on pouvait s'en dispenser, en y mettant les poutres en fer assez fortes, on en voit jusqu'à quatre que Samson s'il était encore de ce monde, embrasserait à la fois et ferait sauter de dégoût. Enfin—

les mille et un autres défauts de distorsion

des maisons et bâtisses en général, causés par l'affaissement, le refoulement, l'écrasement, la dessiccation des bois sur bois qu'on y entasse inintelligemment et par fausse économie aulieu d'y faire des murs, ou comme M. Baillairgé l'a fait il y a 45 ans au corps central de la grande bâtisse à 5 étages et rez-de-chaussée de l'université Laval, où il n'y a pas eu un quart de pouce de refoulement dans une hauteur de 80 pieds, en y plaçant les colonnes, fer sur fer sans discontinuité du bas en haut de l'édifice.

L'ex-ingénieur se verrait aussi avec plaisir consulter en ce qui regarde les moyens d'évasion en cas de feu

car l'holocauste récent à New-York au grand hôtel Windsor du Fifth avenue vient encore de mettre en évidence la nécessité absolue, accentuée aussi par le comité de Londres à l'endroit du feu du " bazar de charité à Paris " du feu de 7 millions de piastres à Londres même, de prier le parlement d'intervenir pour forcer les gens bongré-malgré à se protéger eux-mêmes et les autres dans les hôtels, couvents, collèges, manufactures et autres bâtisses d'ordinaire à plusieurs étages, en affectant au sauvetage des internés un espace assez grand pour y faire un escalier de haut en bas de la bâtisse à cet effet ; cet escalier devant être non pas au milieu de l'édifice avec portes ouvrant dessus à chaque étage, comme chez les

MacDonald à Montréal, où lorsque les ouvriers des étages supérieurs y descendaient, lors de l'incendie de cette manufacture, il y a quelques années passées, ils furent obligés de rebrousser chemin à cause de la fumée et de l'air brûlant montant par cet escalier des étages inférieurs où était le feu ; mais

un escalier absolument isolé et privé de toute communication directe avec l'intérieur de la bâtisse

pour arriver auquel il y aurait à sortir sur un balcon pour de là entrer à l'escalier. Mais quand donc comprendra-t-on que c'est là

le seul moyen sûr ou certain et instantané d'évasion en cas de feu.

On a vu une fois de plus l'inutilité de tous ces appareils de prétendu sauvetage sous forme d'échelles de corde, etc. Est-ce qu'on ne comprend point que pas un sur dix, peut-être pas un sur cent n'est capable de tenir son propre poids suspendu au bout de ses bras — est-ce que l'on ne voit pas tous les retards d'un sauvetage par des appareils, échelles, etc, de pompiers, qui n'arrivent sur les lieux qu'après que la moitié des gens se sont déjà jetés par les fenêtres, ou qui quand ils sont rendus prennent un certain temps à mettre en place—et quand ils sont installés à une ouverture, ont à se déplacer pour en atteindre une autre au même étage ou à un étage différent, et au moyen desquels d'ailleurs on ne peut sauver qu'une personne à la fois et pas même une si c'est un malade, un vieillard incapable de se venir lui-même en aide. Est-ce qu'on ne comprend point qu'

un ascenseur est absolument inutile en cas de feu,

si le feu est dans son voisinage où il ne sert que de cheminée d'appel à la fumée, aux gaz brûlants qui s'y précipitent et que quant bien même il peut être utilisé, ce n'est que d'une manière intermittente, puisqu'il faut à chaque

voyage attendre qu'il remonte pour en faire un autre—est-ce qu'on ne voit point tous les retards de ces prétendus moyens de sauvetage à côté de celui d'un escalier où les gens peuvent descendre en un courant, une suite, une foule continue du haut en bas et sans un moment de relâche. Mon Dieu pourtant, c'est facile à comprendre.

Mais qu'on n'aille pas conclure de là

que les appareils de sauvetage de pompiers soient de trop et au contraire pour un cas d'hôtel, de théâtre, d'hospice, etc., où l'escalier de sauvetage est indispensable à cause des centaines d'individus à éloigner du péril, il y a pour chacune de ces bâtisses, manufactures ou institutions publiques mille maisons d'abitation où l'escalier de sauvetage sans être de surcroit, ne trouverait sa place et d'où on pourrait d'ailleurs se sauver par une échelle ou escalier sur le devant de la maison ou dans un coin autrement inutilisable. Oui voilà pour ces braves pompiers, des occasions en masse d'être utiles à l'humanité et où le nombre d'internés étant peu considérable, ces appareils ont et auront toujours leur pleine raison d'être.

Au feu du bazar de Charité à Paris

où il a péri plus de 100 personnes la bâtisse de 300 pieds de longueur sur 40 de largeur avait été munie de 7 portes de sauvetage. Le feu mis aux tentures par une explosion du cinématographe, a couru dans un instant et envahi le plafond tout entier, et les lambeaux enflammés de descendre comme une pluie de feu sur les têtes des dames vêtues à la légère, coiffées de même et pour beaucoup décolletées—elles ne pouvaient, il est vrai, avec toutes les issues du monde échapper à une brûlure, mais qu'est qu'une simple brûlure, perte de ses cheveux, etc., à côté de perdre la vie et bien

si des gens eussent été là pour ouvrir les issues

pas une des dames du bazar n'aurait perdu la vie; elles se fussent sauvées en temps pour éviter ce malheurs. Mais

pourquoi n'y avait il point là et pour l'accasion et pour tous les jours que le bazar a duré autant d'hommes que de portes pour les ouvrir instantanément au besoin. Pourquoi : par négligence et incurie, par la parsimonie peut être comme ici à l'académie de musique, à la gaiété de St-Roch, au casino de la rue Notre-Dame des Anges, de sauver les quelques pièces de trente-sous qu'il y avait à donner pour s'assurer un service aussi essentiel—tout de même que dans les vaisseaux à compartiments, que le sont aujourd'hui tous nos vapeurs océaniques, il devait y avoir en arrivant sur les côtes d'Amérique, d'Europe, et même durant tout le voyage, la nuit, en cas de collision, un homme posté comme sentinelle à chacun de ces compartiments pour y fermer au besoin les portes et empêcher ainsi qu'une irruption d'eau dans une des sections du navire, ne vienne noyer toutes les autres et mettre ainsi le vaisseau en danger ; et dire que l'on n'a pas compris non plus

le danger d'une cloison longitudinale dans un vaisseau maritime

qui comme dans le cas du Victoria frappé par le Camperdown en Angleterre, la Bourgogne envahi par un autre vaisseau en pleine mer, ce compartiment longitudinal retenant l'eau d'un côté, ferait amonceler l'eau de ce côté, pencher le vaisseau et amener ainsi sa perte, au moyen de la précaution même imaginée pour en éliminer tout danger.

Oui M. le Maire, Messieurs du conseil de ville, ces consultes sur tous les points suggérés, de l'esthétique, de la solidité, de la question d'évasion en cas de feu, aussi ayant trait aux questions d'hygiène public, d'assainissement, de disposition de nos déchets domestiques et autres, sont essentielles—mais elles vous sont surtout pertinentes en ce qui regarde vos rapports avec un homme qui a été maltraité depuis 33 ans et auquel vous vous donneriez par là occasion de racheter un peu les injustices du passé par ses droits de l'a-

venir, et ce ne serait dans tous les cas, vu le temps qu'il lui reste à vivre, que peu de chose à côté des $52,800.00 que lui doit la ville, au taux même de son inégal salaire à comparer à ceux de $5,000, $6,000 de ses confrères au Canada, de ceux de $10,000, d'officiers pas plus capables que lui, aux Etats-Unis et ailleurs, et qui leur permettent de laisser quelque chose à leurs enfants ; pendant que quand aux siens, nombreux qu'ils le sont, il ne sache pas même qu'il puisse leur laisser à chacun de quoi s'acheter une toilette convenable de noces, le cas échéant.

A quoi donc ne serait-il pas réduit, Messieurs, si durant les 20 ans de sa pratique privée c'est-à-dire avant d'entrer au service de la ville, il n'avait pas amassé de quoi s'héberger, et se faire quelques loyers, car n'eut-il dépendu durant ces 33 ans que de ce que vous lui avez fait gagner pour ses 14 heures de travail par jour, il ne serait pas éloigné aujourd'hui, d'être à l'eau.

Ateliers, Ecuries et Hangards d'emmagasinage.

Ici, on tient l'outillage des Dépts. des Chemins, des Marchés et de la Traverse : chez M. Verrault, rues St-Roch et des Prairies le grément affecté au service des pontons et tabliers, avec un cheval pour ce service et divers. Ce monsieur est chargé des quatre quartiers bas de la ville : Champlain, St-Pierre, St-Roch et Jacques Cartier. Le local de M. Couinard qui a la conduite des travaux des quatre quartiers hauts de la ville : Montcalm, St-Jean, Du Palais et St-Louis, se trouve sur le terrain à l'Ouest de la Halle Montcalm. M. Rochette qui dessert les quartiers annexes de St-Sauveur est hébergé en arrière du poste de police de la rue St-Valier. On a de plus, comme dépot de pierres à paver et autres matériaux, le terrain qui fait l'encoignure des rues St-Roch et St-Paul ou Des Fossés, plus un terrain sur la rue St-Charles, près la côte Canoterie. L'Outillage comprend aussi, voitures d'arrosage, rouleaux en bois et en fer, dont l'un du poids de 10 tonnes. Ces bâtisses et appareils

sont d'une valeur collective de quelques $50.000 avec le terrain.

Ateliers et hangarage du Département de l'Aqueduc.

Ces bâtisses à l'encoignure Sud-Est des rues des Prairies et St-Roch, avec le terrain avoisinant, sont affectés au bureau de M. le contremaître Hatch. L'outillage nécessaire : voitures, grément pour la réparation trop fréquente, sur la ligne de Québec à Lorette, des bris de tuyaux et fuites-d'eau, dus à ce que le nouveau tuyau de 30 ″ qui aurait dû être d'une épaisseur de 1⅜ ″ n'en a que 1¼″ — choix du Conseil-de-Ville de 1883 ; malgré qu'il fut prévenu par son Ingénieur de ce qui arriverait ; et qui est en effet tant de fois arrivé depuis lors. Dans la cour attenant aux bâtisses est un stock de tuyaux en fonte des divers diamètres requis, ou de 4 ″ à 30 ″, robinets, etc. Un pouvoir hydraulique pour l'épreuve des tuyaux. Une quantité de tuyaux de draînage en grès. Ces terrains, bâtisses et matériaux peuvent représenter encore une valeur de $50,000.00 : le tout est du ressort de M. l'Ingénieur Gallagher.

N.-B. Pour étendues, superficies, valeurs des propriétés de la Corporation dans les dix quartiers de la ville : en voir le bilan fait par l'ex-ingénieur et publié tous les ans à la fin du rapport annuel de M. Lafrance, trésorier de la Cité, et reproduit dans les statistiques municipales publiées par l'Ingénieur en 1866. Pour statistiques de l'aqueduc voir rapport de M. Gallagher.

La Fontaine érigée en face de l'Eglise N.-D.-D.-V.

Le public n'a pas manqué de saisir l'opportunité d'action de la part du Maire Parent, en éliminant d'un endroit aussi important, une fontaine qui fait très bien là où elle est maintenant installée ; mais qui n'était aucunement en rapport avec l'importance d'une place comme celle de la Basilique. M. L.-J. Demers, alors président du comité des chemins, et qui aimait les belles et bonnes choses, penchait, avec l'ingénieur de la cité,



[illegible] temps.

Ateliers [illegible] du Département de l'Aqueduc.

Ces [illegible] 1886 ; [illegible] devrait ; et qui est en effet [illegible]

N.-B. [illegible] propriétés de la Corporation dans les [illegible] quartiers de la ville : en [illegible] à la fin [illegible] M. [illegible] de la Cité, et [illegible] l'Ingénieur en 18[illegible] [illegible] rapport de M. [illegible]

La Fontaine [illegible] en face de l'Église N.-D.-D.-L.

Le [illegible] d'action de la [illegible] d'un endroit aussi important, une fontaine [illegible] est maintenant installée ; mais [illegible] rapport avec l'importance d'une place comme celle de la Basilique. M. [illegible] Demers, alors président du comité des chemins, et qui aime les belles et bonnes choses, penchait, avec l'ingénieur de la cité,

AUX BRAVES DE 1760
Le monument en bronze érigé en 1860, sur le chemin Ste-Foye, près de Québec — Chs. Baillairgé, architecte.

p
e
à
M

E

n
q
él
$
à

le
(H
éc
to
es
l'a
H
d'

et
Be
jou
du
le
fiq

pour une fontaine monumentale de quelques $2,700.00 en cet endroit; mais il ne fut pas secondé par son comité, qui s'arrêta à une affaire de $715.00, comme la moitié des bourgeois de Montréal en ont devant chez-eux.

Elargir la côte Lamontagne ou si l'on veut, la rue Port-Dauphin à l'endroit du bureau actuel du C. P. R. dans le bloc Casgrain-Simard en face le bureau de poste.

Au risque de me répéter, je ne dois point laisser oublier la nécessité de cette amélioration, doublement motivée aujourd'hui que la rue Du Fort a vu compléter si heureusement son élargissement, et cela à si peu de frais pour la ville: seulement $8,500.00: estimé de l'ingénieur; pendant que d'autres portaient à $20,000.00 le coût de cette amélioration.

Un pont tournant en fer à l'endroit de la rue St-Roch.

Il y a longtemps qu'un pont est motivé en cet endroit pour les fins du commerce entre la ville et sa future annexe, Limoilou (Hedleyville). Mais il le serait, quand ce ne serait que pour échapper à la taxe scandaleuse de 23 centins que l'on continue toujours de payer au pont Dorchester. Cette taxe prohibitive est aussi la cause que les deux grands terrains qui avoisinent l'avenue au pont, au Sud des chemins de Charlesbourg et de Hedleyville, demeurent encore non lotisés, non concédés—perte d'un revenu considérable par qui de droit.

Annexion de Hedleyville,

et peut être un jour des baisseurs ou parties riveraines de Beauport jusqu'au Montmorency. Ceci ne peut qu'arriver un jour, la ville prenant de l'extension de ce côté; pendant que du côté de St-Sauveur, elle n'en prendra peut être jamais; sauf le long de la ligne de raccordement du chemin de fer du Pacifique, avec l'embranchement nous venant du Grand-Tronc et des

autres lignes du côté sud du fleuve, par le pont du Carouge, dont la construction va commencer incessamment, dit-on.

La rue d'Auteuil a été élargie de plus de 20 pieds de la rue Ste-Anne à la rue St-Louis et la rue St-Louis de d'Auteuil à la porte St-Louis

avec un trottoir en asphalte de 10 pieds de largeur sur tout ce parcours—ceci obtenu du gouvernement fédéral par l'influence du Maire Parent, et fait aujourd'hui une jolie promenade sous les arbres qui longent le trajet.

L'ouverture de la rue Lee (St-Jacques) entre De Salaberry et l'Avenue des Erables

est à noter, comme raccourci important pour se rendre au centre de l'avenue en question. Cette nouvelle rue a eu pour effet de reculer les barrières de péage des chemins gravés jusqu'au delà de l'avenue des Erables ; et continuée jusqu'à la route du Belvédère, ferait encore reculer d'autant ces obstacles honteux à la circulation véhiculaire.

A St-Sauveur on a ouvert une communication de la rue St-Valier à la rue Ste-Catherine—amélioration fort désirée et nécessaire. On évite aussi de cette manière un détour plus considérable pour arriver de là à la rue (St-Michel) Carillon.

Au quai Champlain on a fait une extension

de 140 pieds × 32 de large et d'une hauteur moyenne de 30 pieds. L'ingénieur avait estimé le coût de ce quai, en matériaux neufs, à quelques $7,000.00. Le comité des marchés s'est fait gloire de l'avoir fait faire pour la moitié de ce prix. Mais s'est donné garde de dire qu'il a été fait avec du vieux bois d'un autre quai, et rempli de 3,000 voyages de pierre provenant du Cap aux Diamants, pendant que cette pierre a été chargée au département des chemins—et le remplissage du quai n'est pas encore, à l'heure qu'il est, à moitié fait. Il est facile de cette manière pour un comité de paraître avoir raison des estimés d'un ingénieur.

Pour satisfaire les alarmistes du quartier Champlain

on y a descendu du rocher du cap, en face la chapelle dite des marins, et des écoles des Sœurs de Charité, des milliers de verges de pierre et vidanges qui ont coûté une assez forte somme à la ville ; comme en fera foi le prochain rapport du trésorier de la cité, y compris le coût d'un écran en traverses et madriers de 22 pieds de hauteur sur un parcours de quelques 300 pieds pour protéger les maisons en cet endroit du heurt des débris ; les quels ont servi à remplir en partie l'addition faite au quai Champlain, en partie à sous-graver des chaussées, et en partie au nivellement du Parc Victoria.

La nouvelle Côte de la Négresse

parmi les améliorations motivées, rachète d'une manière plus facile que par le passé le défaut de niveau des rues Ste-Cécile et Arago.

Ste-Cécile dernièrement prolongée

au clos de la tour No. 4, sauve un détour assez considérable et pénible, par les rues Racine, Latourelle et Sutherland.

La rue d'Youville

sauve la rampe accentuée de la rue d'Auteuil, de Dauphine à St-Jean, et ouvre une voie à l'Ouest vers la rue St-Patrick.

L'importante et magnifique côte de la rue St-Ours, (accentuée que soit sa rampe.)

ou du Boulevard Langelier, permet une promenade continue tout autour de la ville ; et a été faite par l'ingénieur et M. Verrault sans, pour ainsi dire, que le conseil de ville s'en soit aperçu.

Sous l'échevin McLaughlin, le conseil de ville ordonna un plan et estimé du coût d'une

Côte du Champ de l'Anse à la rue Champlain

estimé à $10,000.00. Voir si la chose est encore motivée. Dans

tous les cas, il devrait être fait un **chemin** voiturable pour se rendre **de la Grande Allée au haut du grand escalier** de l'anse des Mères. Voir aussi si **un ascenseur** pour les attelages, etc., en cet endroit, ne faciliterait point, en le raccourcissant de moitié, le trajet des pompiers et engins dans un cas d'incendie ; et si le coût en était de $10,000 et que le fonctionnement en fut de $1000.00 par année ; ce coût annuel de $1500 pour intérêt et gestion ne serait que celui d'une côte de $10,-000.00 pour intérêt et entretien.

Un tunnel du Cap Blanc à la rue St.Ours pourra un jour avoir sa raison d'être, comme raccourci, si, quand le pont du Carouge sera fait, un embranchement de la voie ferrée du Pacifique au Cap Blanc et de là à St-Roch, par le tunnel, motive ce travail, aidé de la reprise des affaires d'autrefois sur le parcours de la rue Champlain.

Il y aurait aussi avantage à donner suite au projet, déjà depuis longtemps à l'étude, de **baisser le niveau de la chaussée de la rue des Remparts** sur une étendue seulement de quelques 300 pieds à l'Est de la rue du Palais. Les touristes venant par le C. P. R., ou du Lac St-Jean ou de Ste-Anne, pourraient alors gagner le Château Frontenac, ou le haut de la ville, au bureau de poste, par une rampe douce, agrémentée sur tout le parcours, de la vue d'un panorama superbe.

La réhabilitation du Hâvre du Palais.

Ce hâvre nous rapportait autrefois de $15,000.00 à $20,000.00 par année, et il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas encore ainsi aujourd'hui.

Il est vrai que nous avons cédé au gouvernement fédéral en échange du terrain du parc et comme notre contribution au chemin de fer " du Nord " aujourd'hui " du Pacifique " une grande partie de ce hâvre ; mais toutefois, jusqu'à la ligne des Commissaires seulement, et il y a au Nord de cette ligne une étendue d'encore plus de 500 pieds à utiliser sans empiéter sur

le chenal de la rivière St-Charles. L'on trouvera dans les archives du département des chemins plusieurs plans-projets de ces améliorations proposées depuis tant d'années par l'ingénieur de la Cité.

Un quai traversant obliquement le Hâvre du Palais ou parallèlement à la rivière pour y contenir et protéger cette partie du grand égoût collecteur dont il est ailleurs question, page .

Disons ici que le projet de réhabiliter le Hâvre du Palais, comme source de revenus pour la ville, comprend celui d'un quai longeant la susdite ligne des Commissaires et au sud de celle-ci sur le terrain cédé au gouvernement. Ce quai de quelques 1,000 pieds de longueur sur 60 de largeur et 20 de hauteur ferait un **chemin de communication directe** entre l'extrémite Est de la rue du Prince Edouard et la rue St-André, avec les bassins Louise. Le gouvernement y consentirait—on n'en doute point, avec les moyens persuasifs de notre Maire auprès de lui ;— car ça lui servirait de chemin, de chaussée à Lui comme à nous. A l'intérieur ou au sud de ce quai, l'on ferait un terre-plain utilisable pour diverses fins. Ce quai recevrait, soutiendrait, abriterait, contiendrait la partie du grand égoût collecteur à faire pour éliminer le draînage de la ville, des environs du parc Victoria, pour le conduire au St-Laurent par la rue Ramsay — partie du canal déjà faite il y a plus de dix ans par le gouvernement ou les commissaires du Hâvre, à la demande de M. Baillairgé, appuyé du maire et conseil-de-ville, auprès des autorités précitées.

Une série de docks ou bassins à faire au nord du quai ci-dessus mentionné.

Oui ! au Nord de ce quai de base, seraient projetées vers le chenal quelques 5 à 6 jetées de quelques 500 pieds de longueur formant autant de bassins où, comme par le passé viendraient les bateaux caboteurs d'alentour y disposer de leurs produits :

foin et grain — bois de chauffage — brique, produits de toutes sortes — et votre ex-ingénieur à démontré par des estimés faits dans le temps que, distraction faite de l'intérêt du coût des travaux, il resterait à la ville, une recette de quelque $20,000.00 par année ; ce qui n'est aucunement à négliger ; sans compter l'amélioration par ce moyen, de toute la propriété de l'endroit, qui à la suite de la restoration du Havre en cette localité prendrait un développement qui serait fortement à l'acquit de la caisse du Trésorier de la Cité.

Elargissement de la rue St-Louis entre Dauteuil et St-Ursule.

Cette amélioration parait devoir se faire, et je ne saurais élever ma voix à ce contraire ; puisque c'est toujours une amélioration que celle d'élargir même une partie d'une rue, quand on ne peut améliorer le tout.

Nouvelle avenue projetée au Sud de la Grande Allée.

Cette avenue de 100 pieds de largeur, aurait deux trottoirs pour piétons—deux routes pour bicyclistes, aller et retour—deux voies pour voitures légères ou de promenade, aller et retour —deux voies pour l'équitation ou personnes à cheval, aller retour. Les chars électriques en seraient soigneusement éliminés pour permettre d'y circuler sans avoir toujours à guetter s'il ne vous arrive point un char électrique sur le dos. Cette voie d'a peu près un mille de longueur de la rue St-Ursule (en face l'avenue Ste-Geneviève) aux Plaines d'Abraham, et nous amenant ainsi en face de l'Avenue des Erables, ou en traversant les Plaines d'Abraham, en communication non éloignée de la route du Belvédère—formant ainsi une charmante promenade ; serait établie à quelques 400 pieds de la rue Grande Allée—Elle franchirait par une voie élevée le fossé des fortifications, après s'être fait chemin à travers la muraille d'enceinte comme à la rue MacMahon — passerait au Sud du Patinoir, au Sud du manège Drill Shed (comme si c'était fait tout exprès, tant l'adon



VUE DE L'AVENUE PARENT

conduisant de la jonction des rues St-Ambroise, Parent et Bédard, au nouveau pont du Parc Victoria. Ingénieur Chs. Baillairgé [illegible]

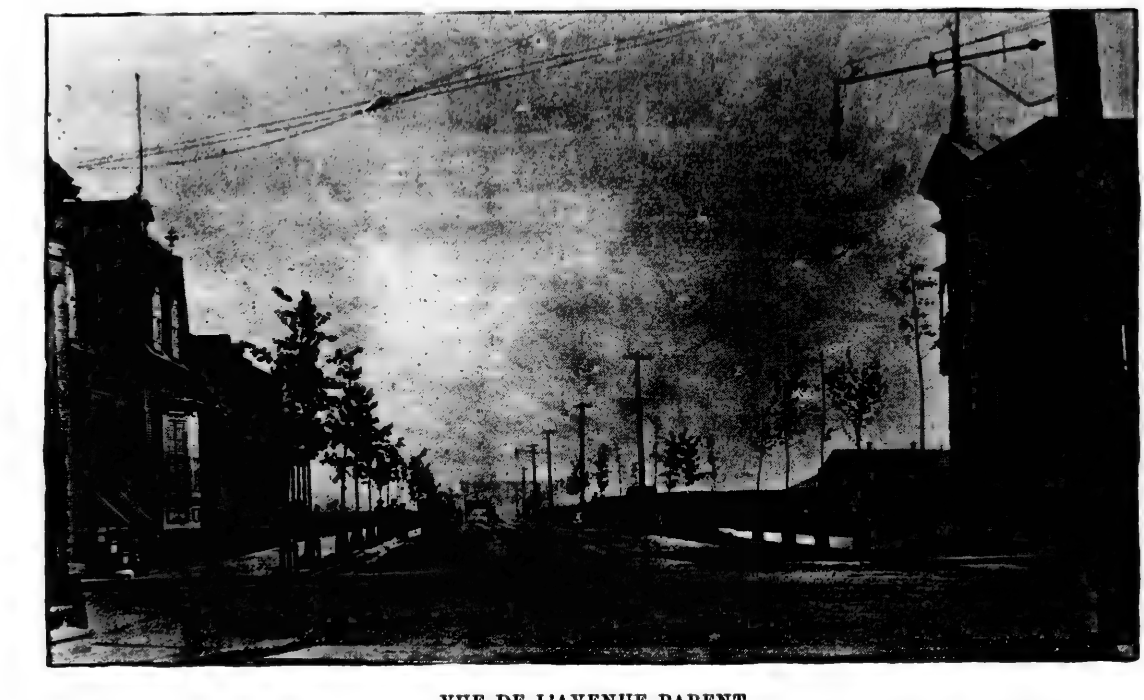
[illegible] et [illegible] — [illegible], permettre [illegible] [illegible] par [illegible] dans le [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] quelque [illegible] [illegible] du [illegible] cette localité [illegible] qui [illegible] [illegible] de la [illegible] du Trésorier de la Cité.

Élargissement de la rue St-Louis entre [illegible] et St-Ursule.

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

[illegible] au Sud de la Grande Allée.

[illegible] [illegible] [illegible] retour [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] Cette voie [illegible] [illegible] de la rue St-Ursule, en face [illegible] d'Abraham, [illegible] les Plaines d'Abraham [illegible] éloignée de la [illegible] charmante promenade [illegible] 400 [illegible] Grande Allée — [illegible] les fortifications [illegible] comme à la rue MacMahon — passant au Sud du [illegible], au Sud du manège [illegible] Shed comme si c'était fait tout exprès, tant l'[illegible]



VUE DE L'AVENUE PARENT

conduisant de la fourche des rues St-Ambroise, Parent et Bédard, au nouveau pont du Parc Victoria. Ingénieur Chs. Baillairgé 1896.

est heureux—puis en avant ou au Nord de la Nouvelle Prison, dont il n'y aurait que le perron d'entrée qui en envahirait la largeur du trottoir du Sud.

Un parc au (Cove field) Champ de l'anse.

Ce n'est point que nous ne soyions déjà, en présence de terrains d'agrément, de promenade pour le peuple : Terrasse Dufferin, Parc Frontenac, Parc Victoria, les Ramparts, le Boulevard Langelier, l'Avenue Parent, le Mont Plaisant : mais **l'Avenue projetée** ci-haut décrite, avec rangée de résidences du côté Nord, au Sud une plantation d'arbres forestières ou de haute futaie avec des jours y menagés pour nous mettre en regard du St-Laurent. De plus ce terrain se prêterait, on ne peut mieux, à des lacs artificiels, pièces d'eau, jets d'eau, ruisseaux sortant de rochers improvisés, etc., etc., comme au bois de Boulogne à Paris ; alors avec

La Grande Allée asphaltée, ce serait un charmant voisinage.

C'est ici l'endroit de rappeler à son Honneur le Maire, à nos Ediles, **le trottoir projété au pied des et longeant les murailles de la Citadelle**, sur un parcours de quelques 1500 pieds, depuis le Bastion du Roi, à l'extrémité Sud-Ouest de la Terrasse, jusqu'aux hauteurs (330 pieds au dessus du fleuve) des vielles fortifications françaises.

Chemin de Raccordement de la Grande Allée, en face l'Avenue Dufferin, à l'extrémité Sud Ouest de la Citadelle.

Ce chemin serait complété aujourd'hui n'eut été qu'il a fallu céder le pas au terrain des vaches — c'est-à-dire que quelques piastres, sur le montant que perçoit le locataire du Cove Field du pâturage des laitières, se seraient trouvées perdues pour lui, et en face de cette trop importante considération, le public de Québec, les touristes, nos visiteurs des Etats-Unis et d'Outre-Mer sont privés d'une route carossable par où ils se

rendraient à un des points les plus élevés de la ville : le point le plus intéressant sous le rapport historique, et d'où, après avoir joui de la vue du port et de toutes les paroisses environnantes, y compris l'Isle d'Orléans, l'on reviendrait sans désemparer, sans descendre de voiture, au point de départ, à la Grande-Allée. C'était là un des rêves d'affection de Lord Dufferin alors Gouverneur-Général du Canada—à qui il avait plu de sanctionner cette amélioration suggérée par votre Ingénieur ; ainsi que celle du **trottoir longeant le pied de la Citadelle au sommet de la falaise.**

DIVERS.

Quelques rues encore à élargir, ouvrir ou prolonger La rue **Prince de Galles à élargir** de St-Paul (ou Arthur) à St-James **et à prolonger** de là jusqu'au Marché Finly. **La côte des Glacis à dévier** de son détour à mi-chemin, et en y longeant le Cap, jusqu'à vis-à-vis la rue Vallière (Bissett lane), formant ainsi une pente plus douce et sauvant un détour prolongé, par le pied de la côte, pour ceux venant de l'Est.

La rue St-Paul : une pointe à enlever de 150' à rien vers l'Ouest, à partir de la rue Henderson.—**La rue St-Roch** entre les rues Des Prairies et St-Valier, pour y compléter le coupe-feu, par la dite rue St. Roch, de 60 pieds de largeur, entre le quartier St-Pierre et les quartiers St-Roch et Jacques Cartier—comme **la rue de la Couronne** de 64 pieds de largeur, sépare en deux parties contre le feu, ces mêmes quartiers dans leur longueur totale de la rue St-Roch à la **rue St-Ours** (Boulevard Langelier), et comme cette dernière avec sa largeur de 106'.8" préserve encore St-Sauveur contre un feu venant de l'Est ou de la ville proprement dite, et réciproquement élimine la ville de tout danger, d'un incendie à l'endroit de cette nouvelle annexe de la Cité.

Joindre la Côte à Sauvageau ou de l'Aqueduc à celle de la rue St-Ours, au haut de l'escalier de la rue Colbert, par

une chaussée longeant le Cap, et qui sans rien enlever au terrain de la Brasserie Amyot, améliorerait la propriété en cette localité et permettrait aux citoyens de la partie Ouest de St-Sauveur de se rendre directement en ville, ou au Mont-Plaisant, sans passer par le chemin St-Foy pour y arriver.

Le nouvel Hôtel-de-Ville

dont les plans ont été élaborés par MM. Vallée et Tanguay, l'ont ainsi été sur des bases posées à l'avance par l'ingénieur de la Cité dans ses instructions aux architectes du concours. Ce travail préliminaire de la part de l'ingénieur de la Cité en a été un très considérable, puisqu'il a eu à fixer à l'avance le nombre de pièces, leur étendue, leur juxta position, l'étage sur lequel se trouveraient les diverses branches du service civique, et à faire à cet effet un plan par-terre complet de chacun des sept étages, rez-de-chaussée et mansardes de l'édifice. Mais il en a été de ceci, comme de tout le reste : les architectes du dehors ont tout eu (plus de $8,000.00.) L'ingénieur: rien, comme d'ordinaire.

La question du **site de la bâtisse** a été bien débattue dans le temps, mais il ne fait pas doute qu'il est au véritable centre de la ville, qui s'étendra vers Limoilou et Beauport, et jamais du côté de St-Sauveur, sauf peut-être qu'un embranchement de chemin de fer par le pont du Carouge se reliant avec celui du C. P. R., à Québec, ne vienne motiver une extension de ce côté.

Maintenant pour ce qui est des accidents du terrain où la bâtisse est construite, l'on avait recommandé tour à tour un terrain au Mont Plaisant, un autre à St-Roch. Mais jamais un terrain à niveau n'eut fait. Les conditions le proscrivaient; puisqu'il fallait que tout fut de plain pied, c'est-à-dire non seulement le service civique, mais la police et le département du feu.

Voilà pourquoi l'ingénieur a choisi le site des Jésuites où les niveaux du terrain permettent, comme on le voit aujourd'hui, à l'Hôtel-de-Ville proprement dit, de se trouver de

plain pied, au niveau de la rue Buade. Le departement de police de plain pied, au niveau de la Place de la Basilique. Le département du feu de plain pied, au niveau de la rue de la Fabrique, et la chose eut été impossible sur un terrain à niveau, sauf à partager le premier étage entre les départements du feu, de police, et à remonter tous les bureaux publics d'un étage, ce qui n'eut pas du tout fait l'affaire, ni du public, ni du conseil-de-ville qui eut été ainsi relégué au 3ème étage.

Les abords de l'édifice sur les 4 rues ont été agrémentés de sentiers par l'architecte Tanguay et bordés de fleurs tous les ans renouvelées sous les soins du jardinier Siné qui l'hiver emmagasine ces fleurs au conservatoire du parc Parent pour les faire revivre au printemps.

L'éboulement du rocher au pied de la citadelle.

Il y aura dix ans, à six mois d'ici, que le rocher s'est effondré au bastion du Roi, avec la perte de 53 vies humaines. En 1880 M. Baillairgé sur demande de Sir Hector Langevin, alors ministre des travaux publics à Ottawa, avait fait rapport sur cette falaise réputée dangereuse. Le rapport de l'ingénieur était que le rocher en tombant atteindrait les maisons des deux côtés de la rue Champlain ; mais les génies militaires de l'Ecole Technique de Kingston n'étaient point de cette manière de voir. Donc le gouvernement fédéral n'acheta que les propriétés du coté du roc, laissant ceux du côté opposé à leur sort, et ce que j'avais prévu est arrivé à la lettre, l'éboulis a atteint le côté sud de la rue et tout balayé.

En 1880, j'avais proposé **des contreforts** pour arcbouter le rocher. En effet, il était encore alors à l'état d'équilibre stabbe ; la moindre chose suffisant à le retenir en place : une dizaine de contreforts de 6 pieds d'épaisseur, 80 pieds de hauteur et de 30 à 50 pieds de base, à un coût probable de quelques $20,000.00.

Aujourd'hui, ce n'est plus cela. **Les strates verticales**

de la falaise en cet endroit, cédant peu à peu et d'année en année à la gelée ; il s'y était formé un espace en forme de segment de fuseau aplatie de 120 pieds de profondeur, 300 pieds de longueur et de quelques 2½ à 3 pieds de largeur. Cet espace s'est remplie d'eau à la suite d'une pluie persistante et exceptionnelle de trois jours de durée en septembre 1889.

Négligence des autorités militaires, cause de l'accident.

Le gouvernement fédéral représentant celui de Sa Majesté, propriétaire de la citadelle, est entièrement responsable envers la ville de Québec pour tous les dommages causés par l'éboulement ; n'en déplaise au trop complaisant M. Burbidge à ce contraire. Il existait autrefois à partir du bastion du Roi, au haut du grand escalier, un canal d'égoût en brique de 2 pieds de diamètre, conduisant l'eau, en longeant le flanc du rocher, vers l'Est, en dessous de la terrasse, à travers le mur d'enceinte de la ville, et en descendant le rocher, par la rue Champlain à la rivière à l'ouest des hangars de la Reine.

Ce canal s'étant bouché, obstrué, dû à la négligence, à l'incurie, à l'ignorance même des habitués de la citadelle qui n'en connaissaient point l'existence, comme ils auraient dû le faire ; puisque à l'intérieur du fossé et tout auprès de la petite redoute, corps de garde de l'endroit, se trouvait une grille qui recevait l'eau, force lui fut de se faire un chemin ailleurs, et en effet toute l'eau des fossés de la citadelle d'un demi mille de parcours, défonçant la paroi en brique de 4 pouces du canal, tomba directement dans l'espace sus-mentionnée, le remplit à 100 pieds de hauteur verticale et créa une pression hydraulique devant laquelle le rocher dût céder. L'ingénieur a réduit tout ceci à un calcul mathématique, voir le mémoire à ce sujet publié dans le bulletin annuel des Ingénieurs Civils du Canada.

La chûte du rocher due à la poussée ou pression de l'eau.

La pression hydrostatique imprima au rocher un mouvement en avant qui a cette hauteur (celle de la Terrasse Dufferin) était de quelques six pouces seulement. Cette augmentation de l'amplitude de l'ouverture caverneuse laissée par le retrait des strates, sous l'influence des pluies et gelées, de peut être plus d'un siècle passé, laissa descendre l'eau, et la pression cessant en même temps, la falaise sur cette largeur de 300 pieds, et une épaisseur de quelques 60 à 80 pieds ne fit que ce mouvement en avant.—Mais en ce faisant elle se heurta à une autre section du rocher, une section extérieure à la première, à la quelle elle imprima une poussé qui la fit céder vers le sud avec les conséquences que l'on connait.

Cependant, justice n'a pas été rendue à la ville, par le cidevant gouvernement,—il l'a été depuis ou au moins en partie, par le gouvernement Laurier-Tarte avec l'influence prépondérante du Maire Parent qui a réussi enfin a obtenir de quoi indemniser les victimes de l'accident.

Un mur de soutènement à construire au pied de la falaise de 300 pieds de long, 40 pieds de haut, 20 pieds d'épaisseur en moyenne.

Mais ce n'est pas tout : **il y a encore à construire, pour retenir la falaise et prévenir d'autres dégats, un mur de soutènement de quelques** 300 pieds de longueur, 40 de hauteur et d'une épaisseur moyenne de 20 pieds du côté Nord de la rue Champlain — puis à remplir à l'intérieur de ce mur en débris de rocher, pour en assimiler la rampe, à un glacis naturel ou se tenant par lui-même constamment à l'état d'équilibre, sans aucune tendance à s'effondrer, comme dans le cas d'une muraille perpendiculaire de rocher.

Oui C'est encore au Gouvernement Fédéral à faire construire ce mur à ses frais ; puisque c'est par sa faute

que ce mur est aujourd'hui motivé ; ou à nous procurer un droit de voie, nous faire un chemin au Sud de l'éboulis, en passant sur les quais pour revenir par une courbe de raccordement à la ligne actuelle de la rue Champlain à l'endroit du bureau de Allan Rae et Cie., ou si c'est nécessaire, plus à l'Ouest, pour s'assurer une suite moins abrupte, un niveau moins accentué.

Prédictions alarmistes non motivées.

Il devait y avoir, d'après les inspirateurs de journaux, des récidives d'éboulis tous les ans et plus d'une fois par année, à l'endroit de l'accident de 1889 — mais l'ingénieur a persistemment dit que non, qu'il n'y en aurait point, et il n'y en a pas eu. Il est tout de même étrange que l'on puisse faire faire par certains journaux des assertions ainsi hazardées. D'après un autre journal, inspiré par un de nos contracteurs, le mur de la porte St-Jean menace ruine et doit tomber incessamment. Qu'on se rassure à ce sujet, il ne tombera point ; mais peut motiver les réparations mentionnées ailleurs pour en corriger l'apparence un peu disgracieux. On ne tient jamais compte de l'illusion d'optique que produit ainsi un mur perpendiculaire à côté d'un autre mur qui penchant en arrière donne au premier l'air de surplomber ou de pencher en avant.

Suggestions plus ou moins pertinentes.

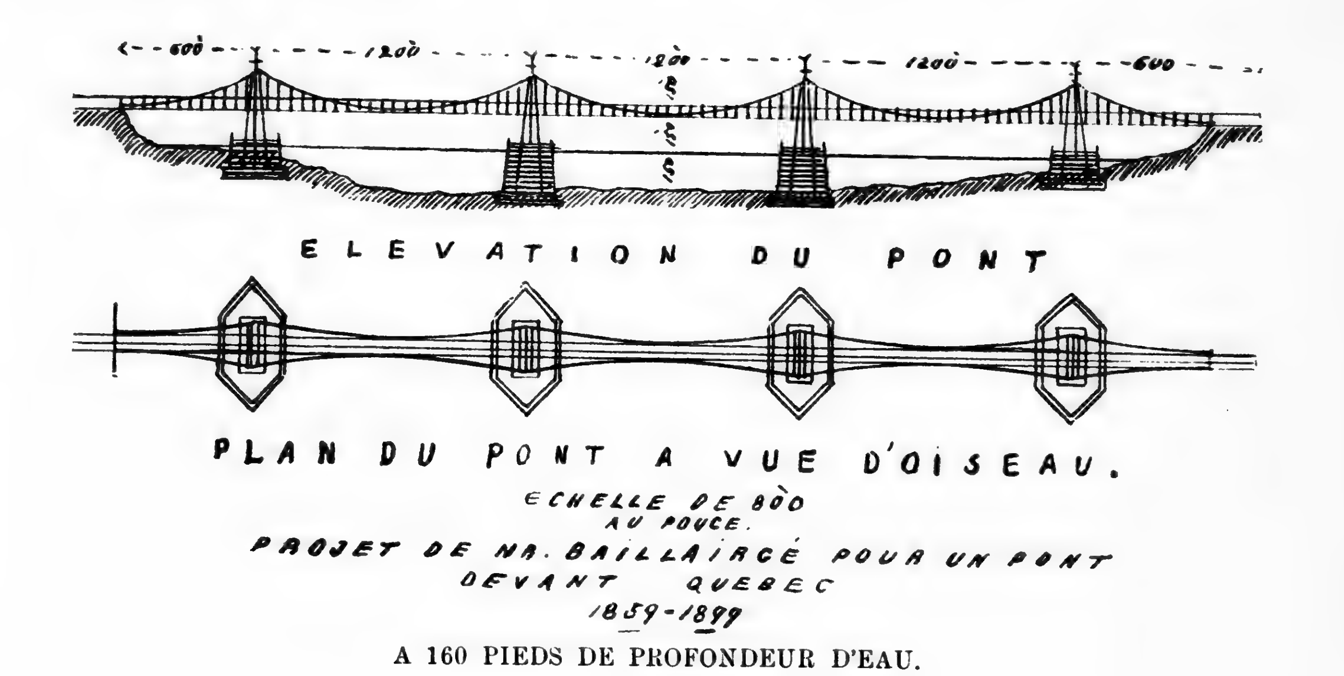
Au conseil de ville à apprécier l'opportunité, à l'endroit du parc Victoria d'en **couper le col** par un canal permettant de circuler ainsi tout autour du parc pour les courses aquatiques. **Une passerelle pardessus la côte de la basse-ville pour atteindre, de la Terrasse le parc Frontenac.** Tout le monde connait le prestige d'un nom. Si je disais que cette idée est de moi, ça ne vaudrait rien ; mais que j'assure que Lord Dufferin en a assumé la parentée, et alors c'est tout autre chose. Chose certaine, c'est qu'il y aurait à modifier et à renouveler en

fer-acier **l'escalier actuel en bois** qui par la **rue Frontenac**, mène de la rue Ann à la côte Lamontagne — faire un escalier en bois (affaire d'une centaine de piastres) pour permettre aux piétons de sauver le détour qu'ont à faire les voitures pour avoir raison de l'acclivité de la côte de la Négresse. **Encore un escalier en bois pour franchir le cap** qui en face la rue St-Ours, mène du pied de la rue Racine à la rue Arago—plus **une petite terrasse** depuis longtemps demandée par les citoyens de l'endroit, au bord de la falaise donnant vue sur la St-Charles. Affaire de peut être $500.00 pour les deux. Savoir s'il convient de laisser continuer l'électrique, par le parc, au pont Scott et même à la fourche des chemins de la petite rivière sur le chemin de l'Ormière; comme il doit l'être du côté de Beauport jusqu'au Sault-Montmorency—remplacer la toiture en tôle mince du kiosque de la fanfare de la terrasse au Château Frontenac par de la tôle plus forte, ou de soit une demie ligne d'épaisseur, pour prévenir la récidive annuelle du déchirement de la tôle ordinaire par le vent.

Le Pont sur le St-Laurent à Québec.

Il est malheureux qu'une question de deux millions de piastres en plus, mais surtout de l'incompétence de nos ingénieurs locaux à concevoir un moyen pratique de fonder des piliers à 160 pieds d'eau, aient fini par reléguer au Carouge, un pont qui aurait dû se trouver en face de Québec même. Oui, je le dis carrément : c'est le manque d'un projet pratique de fondations de piliers à 160 pieds d'eau de la part des ingénieurs promoteurs de l'entreprise, et leur inhabilité à calculer la différence réelle du coût des deux projets, qui a chassé le pont au Carouge.

Pourtant je n'avais que de 20 à 25 ans quand j'ai conçu le projet dessiné par moi et affiché au corridor au 3ème étage de l'hôtel de ville en arrière de la cour de Recorder—et fort de cette idée, on a érigé à Hawksbury, en Australie, un pont sur



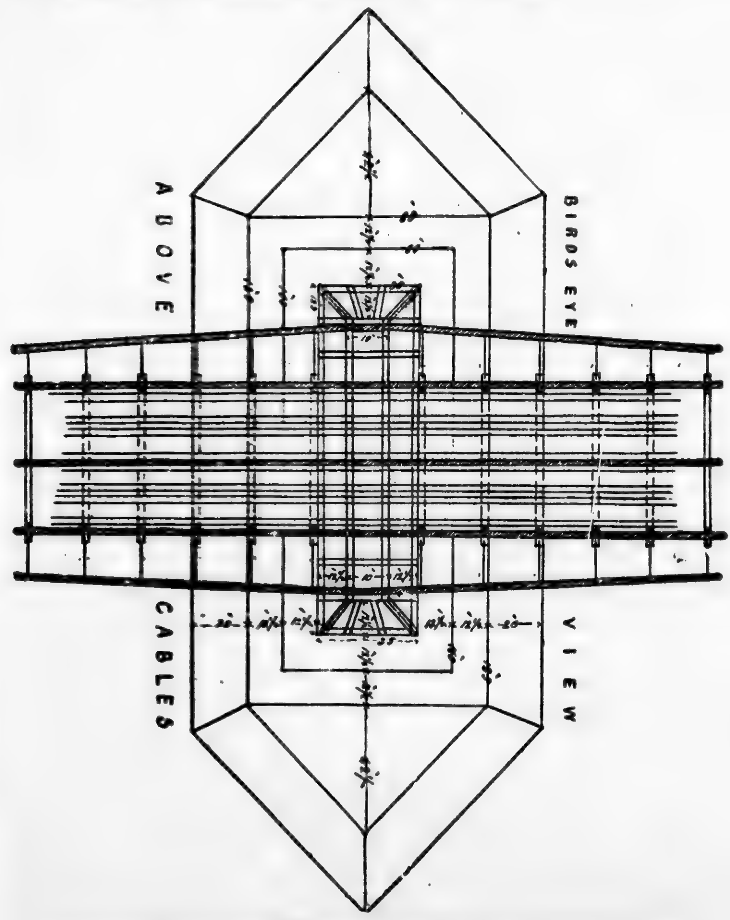
A 160 PIEDS DE PROFONDEUR D'EAU.

m
s
à
p
v
m
R
N
a
d

Projet de M. Baillairgé, d'un Pont sur le St-Laurent, en face les villes de Québec et Lévis.

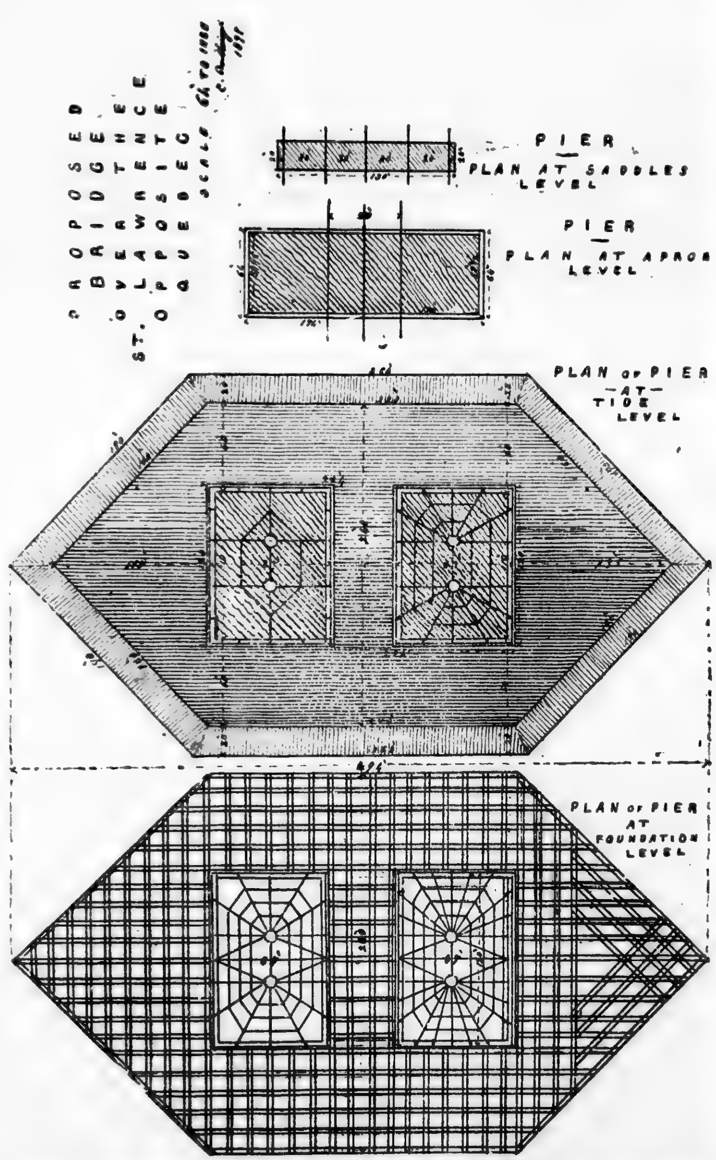
Echelle de 64 pieds au pouce.

N. B.—Le trajet du pont pour piétons et traffic véhiculaire ordinaire, se ferait (Voir Fig. 5.) sur le tablier supérieur du tube " roidisseur " débouchant au niveau de la Terrasse Dufferin—Celui des voies à vapeur et électriques serait au tablier inférieur du tube, à 40 pieds plus bas, (150 pieds audessus du fleuve) passant en sous-œuvre de la ville, par un tunnel, jusqu'au coteau Ste-Geneviève ; ou, se rendrait au même point, en faisant diversion par le flanc du rocher de la rue des Ramparts ; passant par dessus les côtes Canoterie, Palais, Glacis, Négresse, St-Ours ; pour arriver encore au coteau Ste-Geneviève ; et allant de là, avec une rampe de 1 pour 100, et un " loop line," autour de St-Sauveur, se raccorder avec le C. P. R. au Palais.



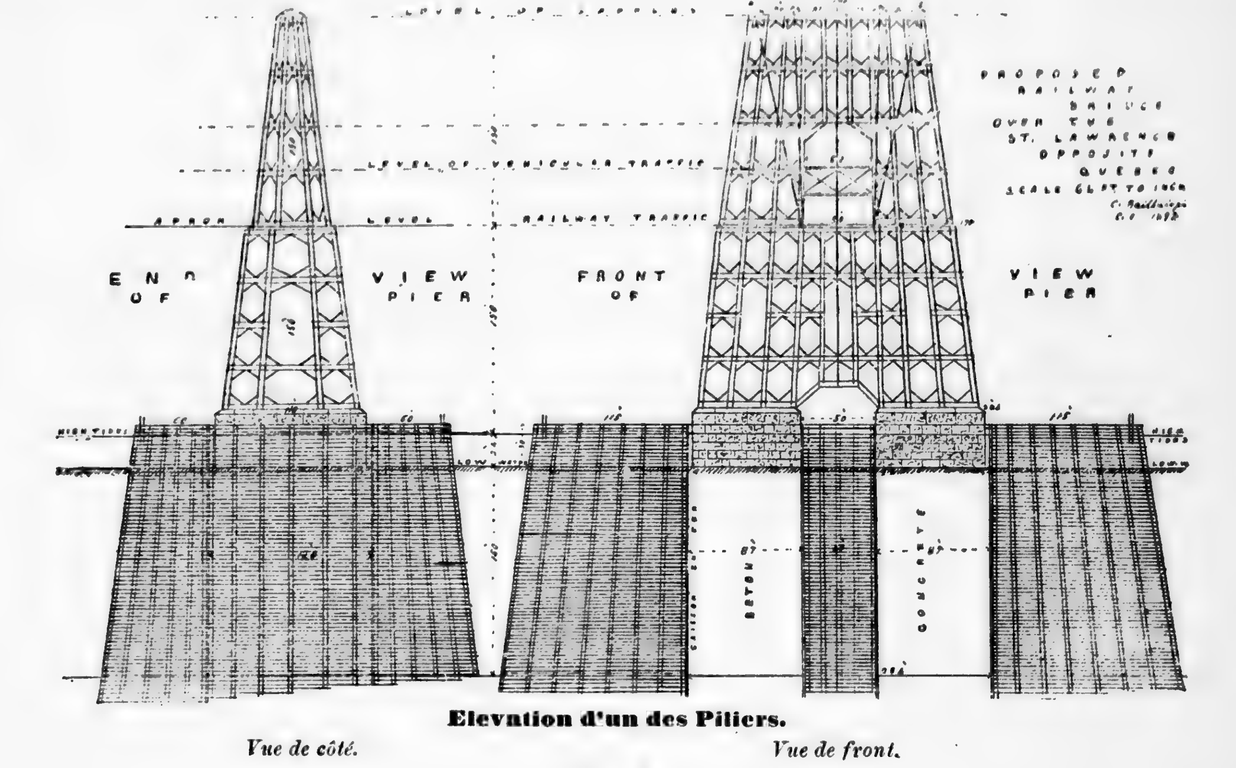
Sommet d'un des Piliers et partie des chaines, etc., à vue d'oiseau.

Fig. 2.



Plan par-terre ou à vue d'oiseau, d'un Pilier: au niveau du fond de la rivière — au niveau de l'eau — au niveau du tablier — au sommet.

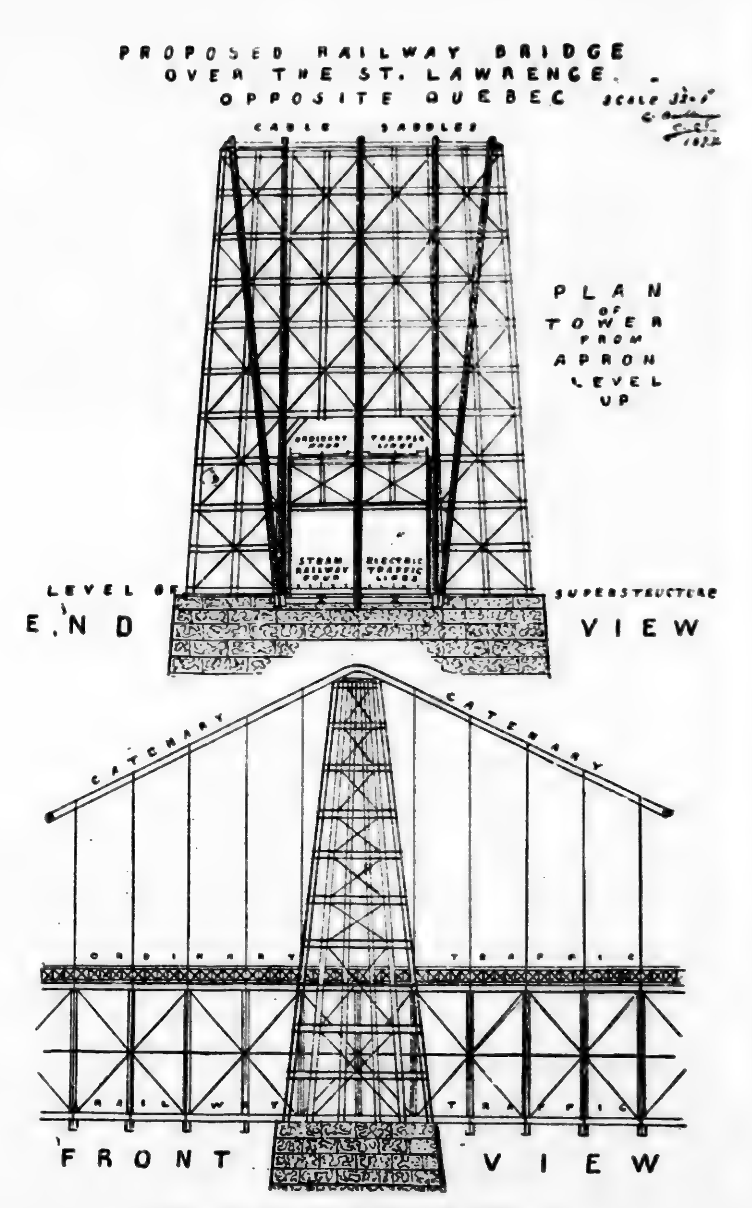
Fig. 3.



Elevation d'un des Piliers.

Vue de côté. *Vue de front.*

Fig. 4.



Echelle de 64 pieds au pouce.

Fig. 5.

des fondations à 180 pieds d'eau ; c'est-à-dire à 100 pieds d'eau et 80 pieds de boue et sable ; tandis qu'ici c'est tout de l'eau et point de sable, suppose-t-on. Oui ce pont devant la ville coûterait deux millions de plus ; mais les intéressés au Carouge, font dire $6,000,000, $10,000,000 ; tout ce que l'on veut enfin, pour effrayer et éloigner de Québec.

Le projet Baillairgé pour un pont devant Québec.

Le projet de pont de M. Baillairgé est à trois baies de 1200 pieds, deux demi-baies de 600 — 4800 pieds, d'une culée à l'autre, entre le site de la terrasse Dufferin et le haut de la falaise du côté de Lévis. Hauteur sous le tablier du pont 145 pieds, comme à Brooklyn et ailleurs pour les fins de l'amirauté— Système composite : chaînes ou câbles pour avoir raison du poids à suspendre ; tube étrésillonné en fer-acier de quarante pieds de hauteur d'un pilier à l'autre pour donner aux " caténaires " la rigidité voulue contre toute oscillation dans la plaine verticale. Le tablier de 60 pieds de largeur, donnerait lieu à une double voie à vapeur, double voie électrique sur le pont inférieur du tube et à son intérieur, naturellement ; tandis que le traffic ordinaire, la circulation des voitures et des piétons se ferait sur le pont supérieur du tube, c'est-à-dire à ciel ouvert, laissant **deux voies pour traffic lourd, deux voies,** (aller, revenir) **pour traffic léger,** voitures d'agrément et **deux trottoirs** pour piétons. Ce traffic du côté de la ville déboucherait, soit au niveau de la terrasse Dufferin, ou à celui de la rue Ann à l'extrémité nord de la terrasse, pour ne pas couper la circulation de la terrasse.

L'Avenue Ouest ou Nord-Ouest du pont c'est-à-dire du côté de Québec.

Les voies ferrées suivraient, par un tunnel en sous-œuvre de la Haute-Ville, le parcours de la Terrasse à la côte Ste-Geneviève, longeraient ce coteau en descendant (soit par une rampe de un pour cent, ou de un pied dans cent pieds) vers St-Sauveur, dont elles feraient le tour, en revenant se raccorder

par un " loop-line " au chemin de fer C. P. R. à St-Roch ou au Palais.

Un projet alternatif, pour éviter de " tunneliser" sous la ville, serait que les voies à vapeur débouchassent au niveau du parc Frontenac, 40 pieds plus bas que celui de la terrasse, pour de là longer le cap en arrière de la rue Sous-le-Cap ; puis, en chissant en sur-œuvre les côtes ou rues de la Canotterie, Du Palais, Des Glacis, De la Négresse et St-Ours, continuer comme dans le premier cas à longer le cap à destination du C. P. R. au Palais.

Ce projet comme il est dit plus haut, a été conçu dans tous ses détails (sauf piliers de pierre à cette époque, au lieu du fer et de l'acier d'aujourd'hui) il y a quelques 40 ans passés et tous les plans détaillés des piliers sont encore de record dans mon ancien bureau à l'Hotel-de-Ville, avec coupes au complet sur une échelle accentuée.

L'Intérêt sur les $2,000,000 que coûterait le pont plus en face la ville qu'au Carouge.

L'intérêt des **$2,000,000** que coûterait le pont de plus, devant la ville, **serait couvert** ou en grande partie (peut être pour plus que le tout) par les revenus à percevoir du traffic ordinaire sur le tablier supérieure du pont—du traffic peut être doublé des voies ferrées aboutissant à Québec, au lieu du Carouge, et du revenu à percevoir du quaiage autour des fondations des piliers du pont ; où, avec une largeur de plus de 60 pieds tout autour de chacun des quatre piliers, les deux du large et les deux de terre, on peut loger à la fois au moins 6 à 8 vaisseaux océaniques du plus fort tonnage d'aujourd'hui ; plus, sur les flancs des doubles brise-lames des piliers, encore 16 vaisseaux de cabotage ordinaire - ces quais auxiliaires à la construction du pont, demeurant en place et servant aux fins générales du commerce de bois, charbon, céréales, etc, ; et dans les piliers ou la charpenterie en fer-acier de ces futures de 135

pieds de hauteur au tablier du pont à l'endroit des piliers, il serait de la plus grande facilité d'établir, de faire de ces tours des élévateurs à céréales, en se servant des parties composantes de ces tours comme de charpenterie ou de la partie osseuse de structures qu'il n'y aurait plus qu'à lambrisser à l'extérieur, et à y faire des planchers à diverses hauteurs, pour les transformer en véritables greniers utiles au commerce, et ne coûtant pas la moitié des élévateurs ordinaires.

La rue Lacroix.

Dans ce bilan d'un tiers de siècle, j'allais oublier l'importante amélioration de l'élargissement de la rue Lacroix entre la côte du Palais et la rue St-Paul et donnant par le bas sur ou en face de la rue Henderson.

Edifices publics et autres érigés durant le dernier tiers de siècle.

A côté des progrès civiques de la ville ou de ceux opérés par le conseil-de-ville, il y a à ne pas oublier ceux des gouvernements impérial, fédéral, local et enfin ceux faits par les citoyens, les particuliers, les corporations religieuses et autres durant ce dernier tiers de siècle, mais vu la nature du présent rapport on ne pourra naturellement en dire qu'un mot.

C'est ainsi que nous avons été doté, d'après les plans et sous la surveillance de M. Baillairgé, d'une nouvelle Prison en remplacement de celle où se dressait autrefois la potence sur la rue St-Stanislas — Un **nouveau bureau de poste** sur le site de l'ancien (Gauvreau arcte). — De nouveaux **édifices du Parlement** : (Taché arcte), magnifique bloc de plus de 300 pieds carrés (90,000 pieds en superficie, sur la Grande Allée) en remplacement de la bâtisse incendiée sur l'ancien site du parc Frontenac — Une **nouvelle cour de justice** (Taché et al. arctes) sur le site de l'ancienne — Un magnifique "drill shed" (dessins de M. E. Taché), sur la Grande Allée, mais qu'on a fait la bêtise d'enfoncer de 5 pieds de trop dans la

terre—l'**Hôpital du Sacré-Cœur** à St-Sauveur, (Peachy, arcte.) —l'**Hôtel-Dieu,** (Tanguay, Vallée, arctes), rues du Palais et des Remparts—les églises **Manrèse** (Tanguay et Vallée, arctes), **Tertiaire, Patronage** (Berlinguet, arcte), la nouvelle **chapelle du Séminaire** (Peachy, arcte), — les nouvelles bâtisses de l'Université Laval (Peachy, arcte), — **l'hospice de la Maternité** (D. Ouellet, arcte), rue Couillard—les nouvelles bâtisses à 7 étages de l'hospice des Sœurs de la Charité — leur nouvel hospice sur la rue Richelieu prolongée—l'institution du Patronage ; le couvent des Tertiaires — l'église Notre-Dame de la Garde au Cap Blanc — **la nouvelle et superbe église St-Jean,** dessins de M. Peachy, élève de M. Baillairgé — le superbe hôtel **Château Frontenac** (Bruce Price, arcte de New-York), coûtant plus qu'un demi million de piastres — les hôtels Victoria, Clarendon, Déry, Florence—les blocs de commerce Thibaudeau, Garneau, Laliberté, Martineau, Dupuis, Paquet, Duquet, Parent, Pampalon et autres — Les nouvelles banques ou succursales, rue St-Joseph et ailleurs (Tanguay, Vallée, arctes), — le nouveau "téléphone exchange" (Dauphin, Ouellet, arctes), massive bâtisse, rue St Jean, style italien et de nobles proportions—les gares C. P. R., Québec & Lac St-Jean, Québec & Charlevoix, les nouveaux bureaux et quais de la Cie. du Richelieu — la nouvelle bâtisse de la Y. M. C. A. (Peachy, arcte), dotant la ville d'un établissement de bains et d'un gymnase — les blocs résidentiels Langelier, Shehyn, Hamel, Garneau, Joseph, Verge, Bilodeau, Duquet, Turcotte, Barden et autres sur la Grande Allée — ailleurs les blocs McKay, White, Laurie, Théreau, Chauveau et une foule de jolies résidences sur les rues St-Augustin et Conroy en face le parlement — la grande gare des chars électriques—les églises à St-Sauveur, couvent, écoles des frères là et en ville rues Ann et St-François, Déligny — the Ursulines terrace or nest of houses on Ann St. — the Manse Ursule St. (Stavely, architecte). O'Donnell, Rémillard, Poitras, etc. Campbell's livery stables and block.

Extrait du *Quebec Mercury*, du 22 Avril, 1895.

The City Engineer.

The report of the Finance Committee of the City Council relating to the appropriations for the current fiscal year brings to mind the grave injustice done the City Engineer year after year. There is not an official in the employ of the city who has been so badly treated by the Council and we trust now that there is a surplus in the treasury that Mr. Baillairge's great services to the city and his claims to an augmentation of salary will not be overlooked. There is no place of its size on this continent that so inadequately recompenses its chief engineer as Quebec does, and the least the City Council could do in Mr. Baillairge's case is to enquire into his claim. Several large taxpayers and influential citizens who have sat at the council board, and who are cognizant of the extra services our City Engineer has rendered Quebec and thereby saved it large sums of money at various times, have spoken favorably of an increase of salary. Mayor Parent has now an excellent opportunity to do a simple act of justice to an old and faithful civic employe, and His Worship and the Council will have the support of all right-thinking citizens if they accord an attentive hearing to Mr. Baillairge's long-standing grievance.

Version française de l' "Editorial" du "Quebec Mercury" du 12 avril 1895 sur ce que doit la ville à l'ingénieur de la cité.

Extrait du "Quebec Mercury Editorial" du 22 avril 1895.

TRADUCTION.

Le rapport du comité des finances du conseil de ville, ayant trait aux appropriations pour l'année courante, nous rappelle la grave injustice faite à l'ingénieur de la cité d'année en année.

Il n'y a pas, à l'emploi de la cité, un officier qui ait été aussi maltraité par le conseil, et nous espérons, maintenant qu'il y a un surplus au trésor que les grands services rendus à la ville par M. Baillairgé, et ses droits à une augmentation de salaire ne seront point méconnus.

Il n'y a aucune ville de sa grandeur, sur ce continent, qui rémunère d'une manière aussi insuffisante (so inadequately) son ingénieur en chef que le fait Québec ($2,000.00, pendant que les autres villes payent de $4,000.00 à $6,000.00) et le moins que puisse faire la ville est de s'enquérir de sa réclamation.

Plusieurs citoyens influents et payant de fortes taxes, qui ont occupé un fauteuil au conseil de ville, et qui connaissent les services additionnels que notre ingénieur de la cité à rendu à Québec, et lui a ainsi épargné en différents temps de fortes sommes d'argent, ont parlé favorablement d'une augmentation de salaire.

Le maire Parent a maintenant une excellente occasion de faire un acte de simple justice, à un vieil et fidèle employé, et son honneur et le conseil auront le support de tous les citoyens bien pensants, s'ils prêtent une oreille attentive à ce grief (long standing grievance) de M. Baillairgé de si longue durée.

Les $52,800.00 que doit la Corporation de Québec à son ex-ingénieur des ponts et chaussées.

Comme on le lui avait intimé, il y a déjà quelques mois (les minutes, les journaux en font foi) il y a eu enfin à se débarrasser d'un homme qui n'a pu tout laisser faire, sans rien dire, sans rien voir. Il a été suspendu en 1883 pour avoir osé dire que la pression en dehors du nouveau tuyau de l'aqueduc était plus forte qu'en dedans; et l'on sait si depuis lors, les procès Trudel, les bris de tuyaux, leur coût de réparation, les inconvénients soufferts par les citoyens, ont motivé ses allusions, sont venus lui donner gain de cause.

Il a eté suspendu une 2de fois et menacé de l'être une 3ème fois s'il ne se dédisait. Puis, il n'y a que 3 à 4 ans qu'on lui a fait subir une enquête pour avoir épousé les intérêts des citoyens dans l'affaire du prolongement de la rue Dalhousie sur le quai Napoléon. C'est le même échevin, à l'endroit de la non réussite de son enquête, qui a motivé la démission ; car qu'on n'aille pas croire qu'il s'agit sérieusement de l'allusion au cartoon du *Canard*, quand on en voit tous les jours de semblables à l'adresse des Laurier, des Tarte, des Tupper, des Marchand, des Parent, et dont ils sont les premiers à rire.

Notre maire sait d'ailleurs que M. B. aime en lui cette autocrate initiative qui fait faire tant et de si vifs progrès à la ville ; pendant que les conseillers eux-mêmes n'en sont pas mécontents ; en ce que cela les soustrait à une certaine somme de responsabilité quelquefois onéreuse.

Il en faut un plus coulant, plus confidentiel à sa place. Il est parti d'Ottawa sous des circonstances analogues, sous l'Honorable M. Chapais, alors commissaire des Travaux Publics de la " Dominion " pour éliminer son témoignage dans l'arbitrage qui allait incessamment avoir lieu sur les $260,000 d'extras alors demandés par les contracteurs.

Il y a plus de 32 ans qu'il était au service de la cité, où, pendant les 15 premières années de sa gestion (1866-1881, initiative du nouvel aqueduc) il lui a dévoué en moyenne, $11\frac{2}{3}$ heures de son temps—depuis lors une moyenne de $13\frac{3}{4}$ heures, distraction faite même du temps affecté à ses repas, ou de $6\frac{1}{2}$ du matin à minuit et à 2 et 3 heures du jour suivant. Plus d'une fois, la nuit entière.

Il laisse aujourd'hui entre les mains de la cité les $47,800 qu'on lui doit devant Dieu et les hommes ; qu'elle lui devait il y a déjà 10 ans pour heures additionnelles de travail en surplus des 7 heures auxquelles il était tenu par ses engagements avec la ville, et cela calculé au chiffre de son salaire de seulement $2000 par année ; pendant que les sa-

laires payés à Montréal et à Toronto sont de $5,000 et de $6,000 : avec deux assistants ingénieurs à $3,500 par année, deux autres à $2,500, et où l'ingénieur en chef de chacune de ces villes, en tenant compte même de leur plus grande étendue, n'a jamais eu à faire un travail égal, il s'en faut même de beaucoup, à la moitié de celui de l'Ingénieur des ponts et chaussées de Québec — car on oublie trop facilement qu'un devis de pavage, par exemple, pour un parcours de 1,000 pieds, un estimé, un rapport est absolument le même que s'il s'agissait d'un parcours de 10,000 ou 100,000 pieds.

Il suffit de rappeler qu'entré au service de la ville comme simple inspecteur de voirie (City Surveyor) et gérant d'aqueduc (pour lequel il ne fallait pas être ingénieur, puisque les fonctions de cette charge ont été exercées tour à tour par un notaire, un avocat, un comptable et un marchand-épicier), il a eu à en devenir l'Arpenteur, l'Architecte, l'Ingénieur, le Greffier, le Secrétaire de deux comités (chemins et aqueduc), le Dessinateur, le Copiste, le Traducteur ; et toujours sans augmentation de salaire. Oui, tout se faisait dans les deux langues et doublait quasi la besogne. Plus que cela, de 1870 à 1874 on lui a retenu le quart de son salaire $2000.00 ($500 par année pendant 4 ans) pour aider à combler le déficit de $54,000.00 d'un ex-trésorier.

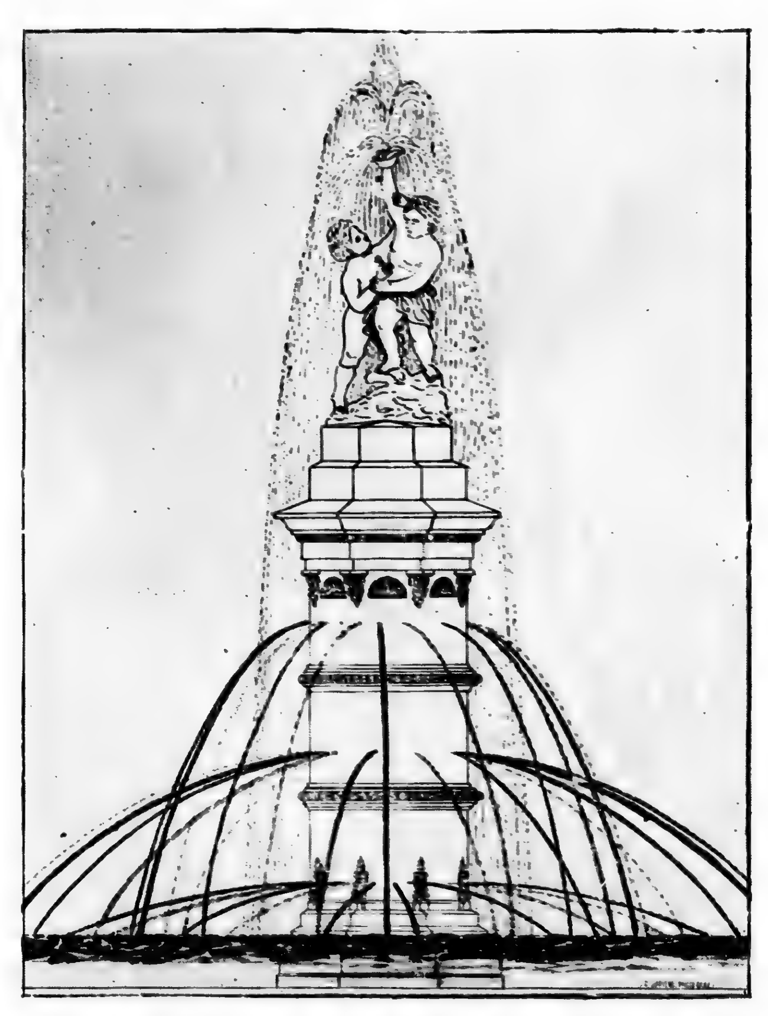
Il a vu surgir sous lui : le Département de la Traverse dont il a dessiné non seulement les débarcadères et pontons mais jusqu'aux bateaux traversiers d'été même—le Département du Feu — le Télégraphe d'Alarme — le City District Telegraph — le Telegraph G. N. W. — les chemins de fer urbains d'alors — le système de Téléphone — la Lumière Electrique — enfin les voies électriques actuelles et tout cela encore sans augmentation de salaire et sans assistants. Puis, encore : expertises, arbitrages, courir les témoins, Procès contre la Corporation, témoignages au Recorder et ailleurs.

Il perd encore les $5,000.00 : augmentation de salaire promise depuis 1889 — époque de l'annexion de St-Sauveur.

) et de
année
eune de
e éten-
même
onts et
qu'un
e 1,00
que s'il

comme
ant d'a-
puisque
our par
épicier)
ieur, le
ueduc),
rs sans
es deux
de 1870
0 ($500
éficit de

raverse
pontons
Départe-
District
fer ur-
re Elec-
cela en-
. Puis
Procès
illeurs
salaire
lauveur.



LA FONTAINE ROTATIVE ELECTRO-CHROMATIQUE BAILLAIRGÉ

à ériger sur le site du jet d'eau de la Place-d'Armes de Québec et à être entourée et surmontée de la tour Victoria (page) de 150 pieds de hauteur du sommet lu quel une gerbe de 1000, 10,000 fusées pourra être lancée à la fois, retombant sur la ville comme un immense parachute, d'une hauteur de 300 pieds.

avec [illegible] d'aqu[illegible] sords [illegible] phone, [illegible] [illegible] devant au mena[illegible] tous ces travaux.

[illegible] préparer les mille et une données pour [illegible] plan de ville avec ses 78 changements de rues [illegible] et tous les autres changements [illegible] de manière à ce que le plan puisse être [illegible] pour servir et valoir en justice [illegible] d'expropriations ayant trait à [illegible]

Il [illegible] service civique pendant que l'intérêt [illegible] aujourd'hui [illegible]

C'est [illegible] de la vie [illegible] à la liste [illegible] des injustices de l'homme envers son semblable. Le cas de M. Baillairgé est sans parallèle dans les annales [illegible]

La Fontaine Electro-Chromatique-Rotative. Projet de M. Baillairgé pour la Place D'Armes.

Reproduit [illegible] Canadian Architect [illegible]

Chacun [illegible] de l'Université Laval, l'expérience [illegible] Mgr Laflamme, d'un jet d'eau illuminé [illegible] au lieu de laisser le jet en passant [illegible] avec la partie [illegible] point en [illegible] dans le [illegible] jusque dans le bassin



LA FONTAINE ROTATIVE ÉLECTRO-CHROMATIQUE

avec ses 42 pour cent de rues additionnelles, égoûts, service d'aqueduc, chaussées, trottoirs, passerelles, cours d'eau, puisards ; son système de postes de police, postes du feu, de téléphone, lumière électrique, etc., dont il a eu à faire tout d'abord l'évaluation préparatoire à l'annexion (travail immense), puis à faire exécuter ensuite tous ces travaux.

Maintenant, il y a eu à préparer les mille et une données pour le nouveau plan de ville, avec ses 78 changements de rues ouverts, élargies, prolongées et tous les autres changements depuis 32 ans — de manière à ce que le plan puisse être homologué par la cour pour servir et valoir en justice ; des milliers de plans et procès-verbaux, d'expropriations ayant trait à ces changements.

Il sort ainsi dépouillé du service civique ; pendant que l'intérêt seul des $52,800.00 qu'on lui doit le soustrairait aujourd'hui à une frugalité forcée.

C'est un nouvel " enseignement de la vie " à ajouter à la liste déjà trop longue des injustices de l'homme envers son semblable. Le cas, de M. Baillairgé, est sans parallèle dans les annales de l'humanité.

La Fontaine Electro-Chromatique-Rotative. Projet de M. Baillairgé pour La Place D'Armes.

Reproduit du No. d'avril, 1897, du " Canadian Arthitect and Builder."

Chacun a vu au laboratoire de physique de l'Université Laval, l'expérience du savant professeur Mgr. Laflamme, d'un jet d'eau illuminé, c'est-à-dire où la lumière, au lieu de laisser le jet en passant à travers, se trouve, vu son parallélisme avec la partie initiale ou sommet de la parabole, réfléchie de point en point de sa surface supérieure de manière à rester dans le filet d'eau, le parcourir en entier jusque dans le bassin

où il tombe ; et même à éclairer, illuminer l'eau de quelques pouces tout autour du point d'incidence.

Le jet, par l'interposition d'une lentille coloriée dans la paroi intérieure de la fontaine, entre le jet et la lumière, peut tour à tour, revêtir une couleur quelconque : le rubis, l'émeraude, le topaz, ou celle d'un filet d'argent, d'or ou d'autre métal en fusion. Ou la lentille peut être blanche et le même effet se produire en interposant entre la lentille et la lumière un verre de couleur ou verre teint.

Si l'on suppose maintenant une série de plaques de verre de diverses couleurs, et qu'on les fasse mouvoir par un système d'horlogerie en face la lentille, le jet changera successivement de couleur, produisant un effet magique. Mr. Baillairgé en a été le témoin enchanté lors de ses leçons à l'Université, durant une des conférences du savant abbé déjà nommé. Preuve aussi que l'on peut faire suivre à un rayon de lumière un trajet circulaire ou s'éloignant de la ligne droite ; c'est que dans le laryngoscope, sorte de tube en caoutchouc sur la paroi supérieure et intérieure duquel sont ajustés une série de petits miroirs ; si l'on introduit ce tube, par la bouche dans l'estomac et que l'on dirige ensuite dans le tube un rayon de lumière, ce rayon suit le tube jusque dans l'estomac dont il éclaire l'intérieur, lequel à son tour se réflétant en sens inverse de miroir en miroir ou de bas en haut, vient enfin se reproduire sur la rétine de l'œil de l'opérateur pour lui permettre de juger du mal qu'il a à traiter.

Supposons maintenant que tel qu'indiqué par la photogravure en tête de cet article, il y ait, au lieu d'un seul jet, une série de jets au même niveau tout autour de la fontaine, avec un arc électrique au centre et sur le même plan horizontal, et vis à vis de chaque jet un verre de teinte variée ; il est évident que chacun des jets sera simultanément illuminé et colorié, et si par un mouvement d'horlogerie on fait tourner sur un petit tramway électrique la série de verres, ou de couleurs, l'effet sera des plus charmants.

Mais pour que l'illusion soit plus féerique, l'inventeur propose comme on peut le voir par la gravure, qu'il y ait non pas seulement une seule série de jets autour de la fontaine, mais trois, et de douze jets à chaque différent niveau, ensemble 36, divisant de cette manière la circonférence en 36 parties ou espaces angulaires de 10° ; vis à vis de chaque série ou sur chacun des trois plans horizontaux, une lumière électrique, aluminium, oxy-hydrogène, acétylène ou autre— trois séries de lentilles, autant de petits tramways ou au moins deux, haut et bas, de verres de couleurs diverses. Alors, que pendant que le tramway du centre demeure quiescent ou immobile, le mouvement d'horlogerie déjà mentionné fasse tourner le tramway du bas vers la gauche, celui du haut vers la droite ; ce changement continu des couleurs, chaque jet devenant tour à tour bleu, blanc, vert, rouge, argent, or, etc., donnera à ces jets l'air de sauter l'un par dessus l'autre ou de jouer au sault de mouton " leap-frog " comme l'on dit en anglais.

L'effet en serait enchanteur et l'Inventeur se flatte qu'en attendant que sa pauvre cité natale Québec, puisse se donner le luxe d'une fontaine de la sorte, quelque autre ville ou individu fortuné fera ériger un pareil objet d'ornementation et d'agrément—qui, à un seul jet, où à une seule série de jets—qui, encore, à deux ou trois séries de jets et davantage s'il y a lieu, et sur une échelle quelconque—car, si la fontaine est d'un diamètre considérable, donnant ainsi beaucoup d'espace à son intérieur, l'effet, le brillant de l'illumination ne serait que rehaussé en affectant à chaque jet une lumière séparée avec réflecteur par derrière pour ne rien perdre de l'intensité de l'arc électrique.

L'on ne saurait rien concevoir de plus propre à rehausser l'éclat des fêtes prochaines du JUBILÉ VICTORIA.

Une pyramide en fer sur le Jet-D'eau de la Place D'Armes.

Hôtel-de-Ville, Québec, 9 avril 1897.

Monsieur le Président du comité des chemins.

MONSIEUR,

Il y a déjà longtemps que dans mes rapports bi-annuels au Conseil, je suggère l'érection sur la place d'Armes, et autour de la fontaine, d'une pyramide légère en fer de quelque 150 pieds de hauteur.

Le Jubilé de la Reine serait bien le moment propice pour l'inauguration d'une semblable œuvre d'ornementation, d'agrement public.

Tout le monde a admiré dans le temps, la pyramide en simples tringles de bois brut blanchies à la chaux et liées par des fils de fer que j'y ai érigée lors des fêtes cardinalices. Ce cône s'élevait à une hauteur de 100 pieds et illuminé le soir de quelque mille lanternes chinoises qui circulaient tout au tour en spirale du bas en haut, produisait, au dire de chacun un effet tout à fait magique, féerique. Cette construction aucunement ancrée au sol persista néanmoins pendant 4 ans lorsque un vent cyclonique est venue la raser

Aujourd'hui, M. le Président, il s'agirait non d'une construction temporaire en tringles de bois, mais de quelque chose de permanent, et qui put servir pour toutes les fêtes futures. Je veux parler d'un cône ou pyramide en tuyaux malléables à gaz, ou à eau qui en diminuant constamment de diamètre, entreraient l'un dans l'autre à taraudage, étage par étage et qui partant du bas ou du niveau du sol avec un diamètre par exemple de 3 à 4 pouces n'auraient plus que [illegible] pouce au sommet.

Cette pyramide large au haut de 5 pieds, la base en ayant 50, le tout lié à une colonnette centrale par des fils d'acier, comme l'est la jante de roue d'un bicycle à son moyeu, serait couronnée d'une galerie ou balcon (sorte de nid de

97.

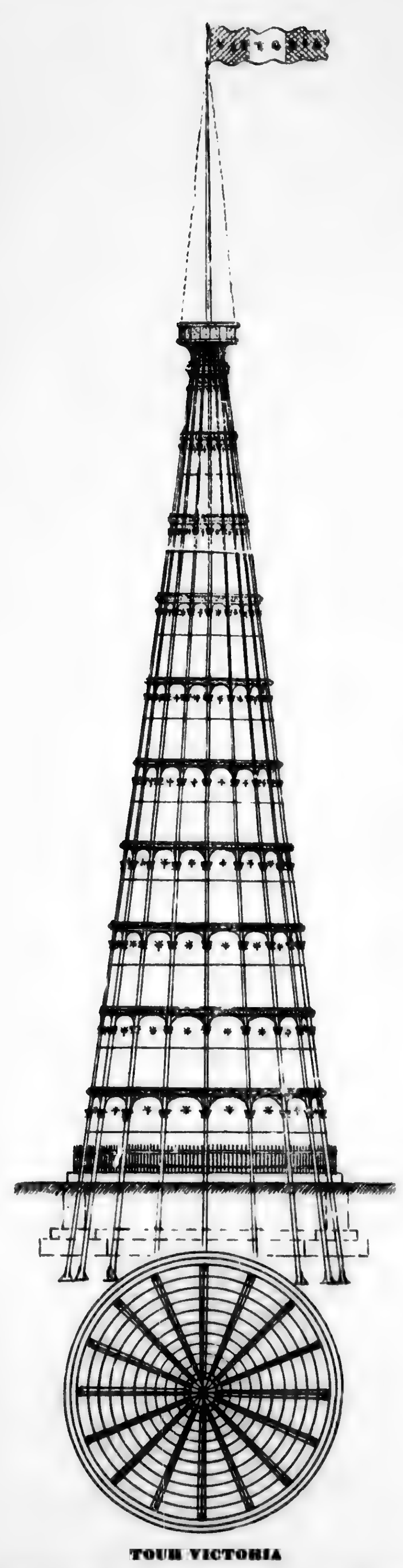
annuels
nes, et
fer de

propice
ntation,

nide en
iées par
ces. Ce
é le soir
tout au
chacun
truction
nt 4 ans

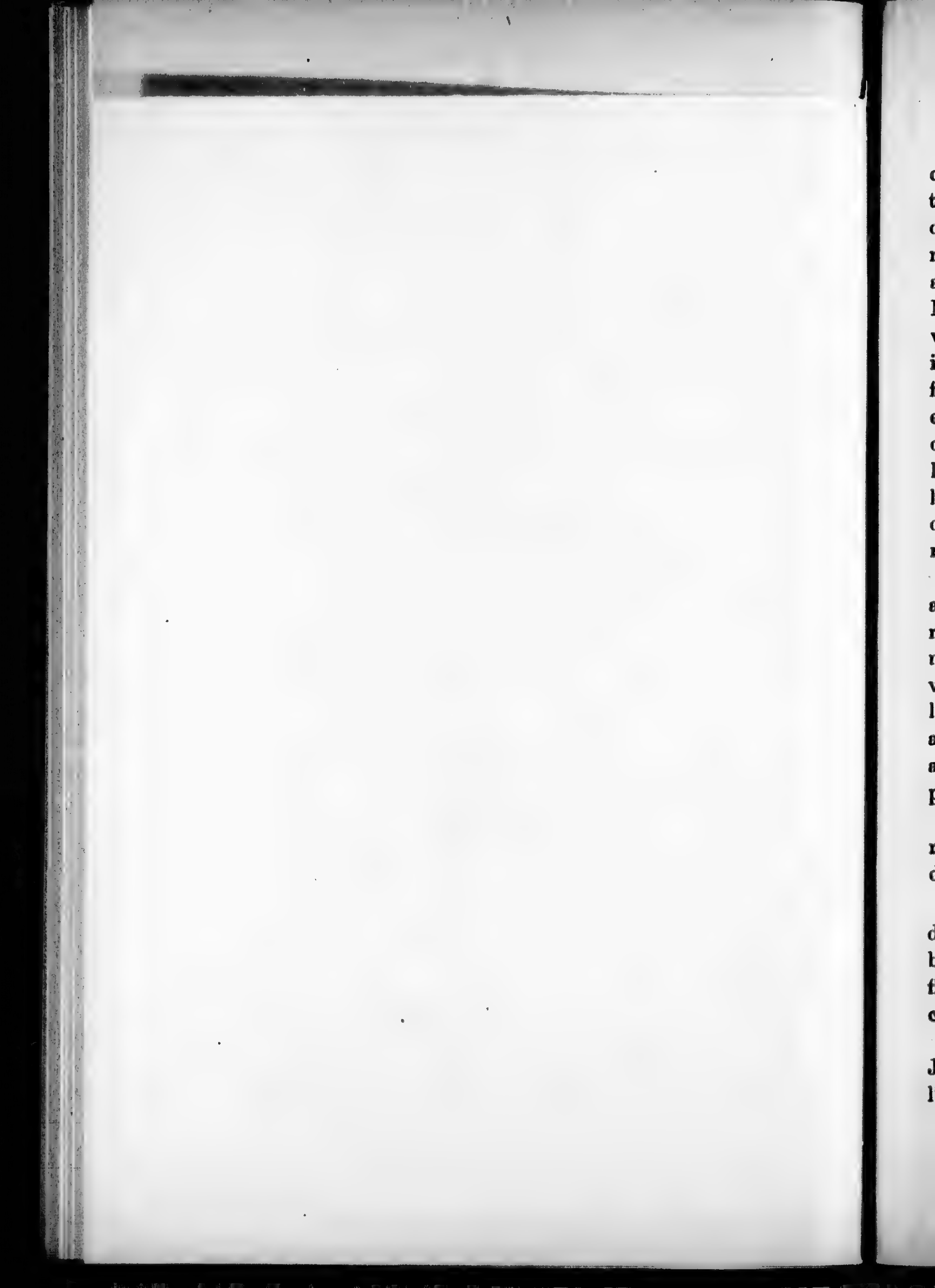
ne cons-
ue chose
futures.
alléables
iamètre,
étage [illegible]
ètre par
ouce au

base en
des fils
n moyeu,
nid de



TOUR VICTORIA

Projet de M. Baillairgé, à ériger au-dessus du jet-d'eau de la Place d'Armes et de la **Fontaine Rotative** Electro-Chromatique qui y sera construite. Diamètre de la pyramide 50 pieds, hauteur 150 pieds, en fer-acier-fonte. Coût estimée à $2500.00. La fontaine électrique $1000.00, ensemble $3500.00.



corneille) de 10 pieds de diamètre dont la saillie de 2½ pieds tout autour serait supportée par de légères consoles en fer découpé au nombre de 16, c'est-à-dire une à chaque colonnette, avec espace comme au haut d'un mât pour y monter au besoin. Cette galerie dominant de 50 pieds le château Frontenac, c'est-à-dire, l'édifice le plus élevé d'alentour, servirait d'observatoire, et pour y installer dans le cas d'une illumination, d'un feu d'artifice, une centaine, un millier de fusées tout autour et un peu inclinées en dehors qui partant ensemble ou simultanément à l'électricité, de cette hauteur de 150 pieds audessus du sol, et s'élançant en gerbe à une hauteur additionnelle d'encore 150 pieds, iraient éclater dans l'espace, et tout autour du firmament à une altitude de plus de 600 pieds audessus du St-Laurent : sorte de parachute monstre retombant sur la ville.

Ce cône illuminé de 160 lumières incandessantes, l'une au sommet de chacun de ses arceaux composants, tel que représenté au plan, avec une puissante lumière arc au sommet, soit de la force de 10,000 chandelles (100,000 si l'on veut) serait de plus, pour un jour de fête, sur-illuminé de lanternes chinoises; supplémentées de guirlandes de fleurs artificielles disposées en feston ou autrement, avec bouquets au centre de chaque arceau diminuant de grosseur avec la pyramide.

Pour un jour de gala la pyramide blanche à son état normal, serait agrémentée de rouge et de bleu—le tri-color des Français, le "red white and blue" des Anglais.

Pour un jour de deuil national, comme le sera celui du décès de notre Souveraine, la pyramide serait en noir et blanc, ou toute noire si l'on veut. Les couleurs papales y figureraient aussi à l'occasion d'un nouveau pape, ou de la création d'un nouveau cardinal.

Notre Reine comme on le sait, à l'occasion du prochain Jubilé soixantenaire, Elle s'est exprimée en ce sens, veut que l'on ne gaspille point d'argent sur des constructions purement

temporaires et périssables, comme les arches ainsi appelées dont on agrémente d'ordinaire nos rues. Elle veut que l'argent à dépenser en son honneur, le soit autant que possible pour des constructions permanentes, des œuvres de charité ou de philanthropie publique, comme par exemple la fondation d'un hospice, une maison d'éducetion, etc., et comme nous ne pouvons, faute de moyens songer à quelque chose d'aussi dispendieux, faisons au moins par l'érection de la pyramide Victoria une œuvre durable qui soit à profit à la ville pour tout temps à venir.

Le coût approximatif serait peut-être de $2,500.00, au plus et aux prix d'aujourd'hui ne dépasserait peut-être pas même $1500.00.

C. BAILLAIRGÉ,
Ing. des ponts et chaussées de la ville.

LA GLISSOIRE SPIRALE

Article traduit du "*Canadian Engineer.*" Page 15.
Toronto, mai 1896.

Notre gravure avec les mots " Modèle de Glissoire Spirale " y inscrits, est celle d'un modèle de travail d'une conception nouvelle par C. Baillairgé, Ingénieur de la ville de Québec, d'une " GLISSOIRE SPIRALE," où la rampe est construite autour d'un tronc de cône.

Ce modèle dont le noyau ou tronc de cône est d'une hauteur de 10 pieds, le diamètre supérieur de 3 pieds, celui du bas de 12 pieds, est construite sur un brancard à lisses et formait un des chars ou voitures allégoriques de la procession du dernier Carnaval de 1895-96 à Québec. Durant la promenade une escouade de petits gamins se suivant de près, montaient au haut de la glissoire par une échelle à l'intérieur du cône, redescendaient en glissant sur la rampe ou hélice autour du tronc, rentrant de suite chacun avec son traineau par la porte ou ouverture latérale du bas, pour remonter aussitôt et commencer une nouvelle ronde, le tout au grand



[illegible] appelée
[illegible]
[illegible] possible pour
[illegible] charrière [illegible]
[illegible] la [illegible]
[illegible]
[illegible] chose [illegible]
[illegible]
[illegible] la ville pour

[illegible] $2,000.00 [illegible]
[illegible] peut-être pa[illegible]

[illegible],
[illegible] de [illegible]

[illegible]

[illegible] Page 1[illegible]

[illegible], mai 1896.

[illegible]
[illegible] d'une [illegible]
[illegible] la [illegible]
[illegible] est [illegible]
[illegible]
[illegible] ne est [illegible]
[illegible] pieds [illegible]
[illegible] d [illegible]
[illegible] la [illegible]
[illegible] Durant le [illegible]
[illegible] servant de [illegible]
[illegible] à l'intérieur
[illegible] la rampe [illegible]
[illegible] son [illegible]
[illegible] pour remonter
[illegible] tout au gra[illegible]



Modèle-projet, à trois spires, et de 12 pieds de hauteur, d'une Glissoire Spirale à plusieurs révolutions et devant avoir une hauteur de 50 à 60 pieds, plus ou moins, à ériger à Québec au centre, du Parc Parent, et dont le sommet servirait d'observatoire pour les courses aquatiques et autres autour du parc, Ce modèle fit partie de la procession du Carnaval de 1896, et l'on y glissait chemin faisant. Chs. Baillairgé, arcte, T. Chouinard, constructeur.

N. B. – La glissoire exécutée en fer-acier à clairevoie n'obstruerait la vue d'aucune partie du parc. Un ascenseur, à jour, au centre conduirait à son sommet Cette glissoire qu'affectionneraient surtout les dames qui adorent la valse, est telle que, rendus en bas, au lieu de se trouver à distance de la glissoire et d'avoir à y revenir à pied, on se trouve au pied même de l'ascenseur prêts à y remonter.

agrément et des enfants eux-mêmes et des spectateurs en général.

Le nombre des circuits autour du modèle est, à cause du peu de hauteur limité à trois, afin de donner au glisseur la hauteur nécessaire à son évolution ; réduisant ainsi à quelques 85 pieds la longueur totale ou développée du parcours de la glissade ; mais si on construisait la glissoire, par exemple, avec une hauteur de 15 pieds, pour former quatre circuits et davantage, au lieu de trois ; la vitesse acquise, ferait faire aux glisseurs cinq ou six tours, allongeant ainsi la glissade à quelques 150 à 200 pieds ou plus ; en ayant seulement soin de faire poser sur le plancher ou parterre autour de la base du tronc et à une distance égale à la largeur voulue pour le traîneau, une tringle, un rail extérieur surélevé, comme dans le cas d'une courbe de chemin de fer, de manière à contre-carrer toute tendance centrifuge du traîneau, ou de s'échapper par la tangente ; le but de ceci étant évidemment de cotoyer constamment le noyau ou tronc du cône, afin d'en être à proximité pour pouvoir y remonter de suite pour une autre glissade, au lieu de s'en éloigner, comme dans le cas d'une glissoire ordinaire, et d'avoir à perdre son temps à revenir chaque fois sur ses pas pour recommencer la descente.

La structure telle que proposée par M. Baillairgé aurait une hauteur de de 50 pieds, diamètre inférieur 60 pieds, sept à huit circuits ou tours d'hélice, et un parcours de 1,000 pieds au lieu de 100. Dans la glissoire, telle que proposée, il y aurait au centre, pour en atteindre le haut, un escalier au lieu d'une simple échelle, le diamètre supérieur étant dans ce cas de 12 pieds au lieu de 3.

Si la glissoire eut été érigée, durant le carnaval, sur la terrasse Dufferin, près du Château Frontenac, on aurait pu se prévaloir de l'ascenseur de l'hôtel pour y arriver, par une galerie à hauteur convenable, et sans se donner la fatigue de monter par l'escalier ; et dans tous les cas, un simple ascenseur

au centre du cône ou à son extérieur, n'entraînerait qu'un faible surcroit dans le coût.

Une glissoire de la sorte quoique imaginée pour un service d'hiver, fonctionnerait également bien en été avec des traîneaux à roulettes au lieu de lisses, tout de même que le font les patins à roulettes. Ce n'est que le manque de fonds, la pauvreté proverbiale de Québec qui en a empêché l'exécution sur l'échelle voulue (quelques $300.00 plus ou moins) et il n'y a pas à douter que quelque ville mieux douée sous le rapport de la fortune, ne se hâte de construire une glissoire aussi nouvelle, originale et sensationnelle, où le nombre de personnes qui s'en prévaudraient, à seulement un à deux centins la glissade, aurait vite couvert le coût de la structure et donné un profit net au propriétaire.

" Chaque collège, chaque couvent, devrait avoir au centre de sa cour, une glissoire de la sorte et d'une hauteur quelconque : 20, 30 au 40 pieds suivant le montant à affecter à sa construction.

Le Château Frontenac.

Toutes ces améliorations : La fontaine Electrique illuminée—la Glissoire Spirale (à lisses en hiver, à roulettes en été)—la Tour proposée à la Place d'Armes, attireraient ici les étrangers et donneraient des revenus à la ville — tout de même que le nouvel hôtel *Château Frontenac* nous bénéficie, en ceci que : non seulement il nous vient un grand surcroit d'étrangers ; mais que ceux qui nous viennent et qui ne pouvaient auparavant y tenir à peine 24 heures, nous persistent maintenant pendant plusieurs jours et quelques-uns mêmes durant des semaines et des mois entiers.

Le chemin Electrique à St-Anne et au Cap Tourmente.

Si avec ces attraits, Le Chemin de fer Electrique se fait jusqu'à Ste-Anne et *au Cap Tourmente, avec un ascenseur* pour monter au sommet de cette falaise de près de 2000

pieds de hauteur, d'où se déroule le plus beau Panorama du Monde ; Québec n'aura rien à envier à Montréal avec son parc à 500 pieds audessus du St-Laurent ; et les touristes à Québec se multiplieront au centuple pour y jouir en juillet et août—comme il a été donné à votre Ingénieur de le faire, en compagnie des MM. du Séminaire (une fois qu'il passait ses vacances d'écolier avec ces Messieurs à St-Joachim)—du spectacle unique d'un *orage avec tonnère et éclairs audessous de ses pieds, pendant que brillait le soleil audessus*

Et c'est là aussi que jonchés sur les rochers, on n'a qu'à tendre les bras pour se repaître à satiété des bluets les plus beaux, les plus gros. Oui et c'est là aussi que du temps de feu le Révd. M. Baillairgé, F. X.—alors économe au Séminaire de Québec, les élèves rendus au sommet, après un goûter de vin et fromage à mi-chemin—dévoraient, et les ecclésiastiques aussi, les sacs de poulets rôtis, que les assistants y montaient sur leur dos.

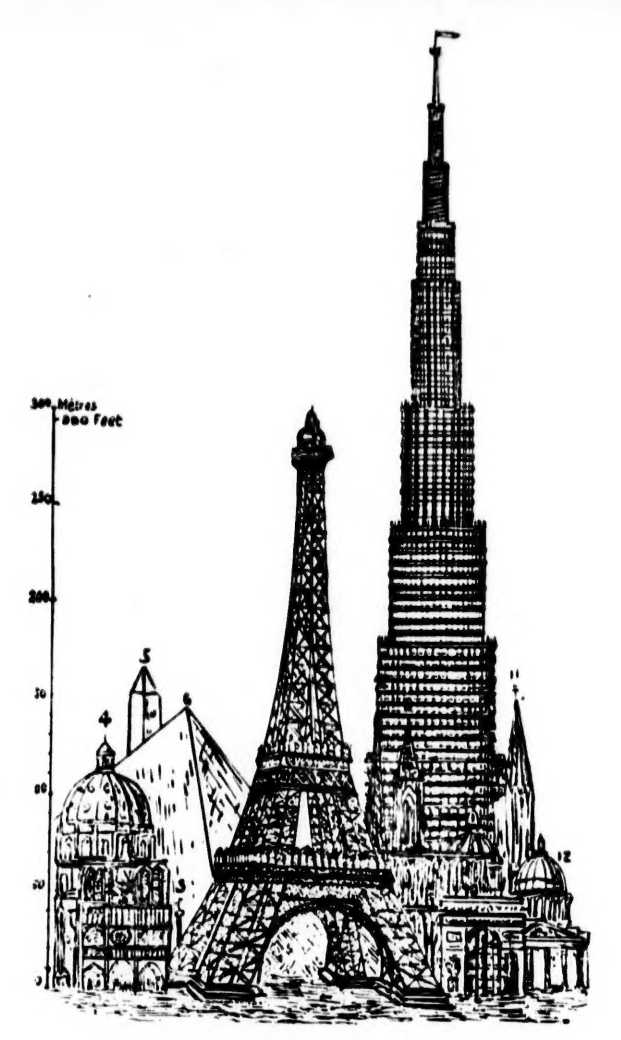
Un chemin Electrique autour de l'Isle d'Orléans.

C'est pour le coup que Québec serait en liesse perpétuelle—vrai carnaval de tous les jours—avec une semblable promenade de 7 lieues de parcours, riverain du St-Laurent, à travers les jolies paroisses de Ste-Pétronille, St-Laurent, St-Jean, St-François—St-Joseph de Lévis, Beaumont et St-Michel en regard—revenant par Ste-Famille et St-Pierre avec, en face, les Laurentides : la Montagne Ste-Anne et le Cap Tourmente — à leur pied St-Féréole, St-Joachim, La Grand'-Rivière, Le Château Richer, l'Ange Gardien, la chute du Montmorency ; regagnant la rive opposée sur le pont en fer à ériger à cet effet sur le chenal nord du fleuve ; pour revenir à la ville par le chemin électrique de Montmorency, Beauport, Hedleyville et le joli pont du ch. de fer Québec et Lac St-Jean ; après arrêt en passant au Sault ; pour y voir les filatures, les usines de la lumière électrique, et les vastes travaux hydrauliques y précipitant les eaux d'une hauteur de 270

pieds dans les turbines motrices des convois électriques, des dynamos créateurs de la lumière qui éclaire Québec, les moulins de toutes sortes que l'on voit sur son passage.

Le chemin Electrique du " Tour des Rivières. "

En serait encore un, qui longeant en passant le Parc Victoria, la rivière St-Charles, les ponts en fer de l'Aqueduc et Scott ; nous promenerait, en traversant les routes Ste-Claire et " de la Misère," jusqu'au village St-Charles ; et de retour à la ville par le chemin de l'Ormière, celui de la petite rivière, les rues St-Valier, St-Joseph, de la Couronne, St-George, St-Jean ; ou en faisant le tour par l'Avenue des Erables, la Grande-Allée et la rue St-Louis, au Château Frontenac, pour s'y ravitailler d'un goûter au restaurant, et se reposer ensuite en fumant un Stonewall ou un Garcia sur la terrasse Dufferin que la Princesse Louisse en en félicitant M. Baillairgé a caractérisée de " la plus belle du monde " et y jouir de la vue du port, pendant que la foule s'y complait aux sons harmonieux de la fanfare montée sur son estrade à l'ombre du Kiosk que l'on connaît.



THE EIFFEL TOWER.

UNE TOUR EIFFEL POUR LONDRES

Projet de M. Baillairgé.

Diam. à la base 280 pieds, hauteur 1600 pieds, en fer, fonte et acier, poids 14,303 tonnes, coût estimé $925,516.00.

Le 5e sur la liste des 68 plans du concours soumis par les premiers ingénieurs du monde entier :

N. B. — Le plan fait voir le projet de M. Baillairgé à droite et les hauteurs comparatives de la tour Eiffel au centre et des principaux monuments du globe, savoir : 12 le panthéon, 11 la cathédrale de Strasbourg, 4 St. Pierre de Rome, 6 la grande pyramide de Chéops et 5 le monument Washington aux Etats-Unis, 3 la cathédrale N.-D. Paris.

Publié en un volume à tranches dorées "Industries, 358 Strand London" 1890.